This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Econ P 118.1

Harvard College Library

FROM THE BEQUEST OF

JOHN AMORY LOWELL

(Class of 1815)

The original fund was $20,000; of its income three quarters shall be spent for books and one quarter be added to the principal.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben

vom

K. K. ÖSTERR. HANDELSMUSEUM

IN WIEN.

VIERUNDDREISSIGSTER JAHRGANG.

1908.

WIEN 1908.

VERLAG DES K. K. ÖSTERR. HANDELSMUSEUMS.

CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

Digitized by Google

~~VIII-430~~
Econ P 118.1

(CXIII.23)

HARVARD COLLEGE
JUN 7 1900
LIBRARY

Lowell fund
(34)

Digitized by Google

INDEX.

Seite

A.

Abessiniens Beitritt zum Weltpostverein 84
Abessinisch-belgischer Handelsvertrag 144
Abkommen, Chinesisch-japanisches, über die Yaluforste . . 119
Absatzverhältnisse russischer Textilwaren in Sibirien . . . 57
Ackerbau, Der, in Makedonien 97
Acri-Caiffa, Geschäftsverhältnisse in 138
Adis-Abeba, Handelsbericht über 85, 102
Ägypten, Mieter gegen Hausbesitzer in 108
» Wirtschaftliche Verhältnisse in 58
Ägyptische, Der, Sudan 1
Albanesischer Heuexport 34
Algerien, Geschäftsverhältnisse in 96
Alkohol und Opium in China 13
Altertümern, Ausfuhrbeschränkung in Montenegro von . . 81
Anleihen russischer Städte bei Brüsseler Banken 83
Antijapanischen Boykotts in Südchina, Ein Erfolg des . . 95
Antivari, Der Freihafen von 71
Antivari—Wirpazar, Die Eisenbahn 69
Aprikosenkultur in der Krim 105
Asiatisch-deutsche Handelsbeziehungen 127
Asiatische Einwanderung in den Vereinigten Staaten, Die . 11
Asiatisches Exportgeschäft, Die Hamburger Handelskammer über das 16
Ausfuhrbeschränkung von Altertümern in Montenegro . . . 81
Ausfuhrzölle für Zinn und Zinnerz in den Straits-Settlements 70
Ausschreibungsbestimmungen, Neue, des japanischen Verkehrsministeriums 100
Außenhandel Chinas im Jahre 1907 114
» der Philippinen 89
» von Französisch-Guinea 143
Auswanderung, Japanische nach Brasilien 72
Automobilverkehrs, Erleichterungen in der Türkei des . . . 82

B.

Baku, Naturgasverwendung in 20
Bank, Die deutsche Palästina- 93
Banken, Anleihen russischer Städte bei Brüsseler 83
Bank- und Geschäftsverhältnisse in Salonich 14
Bankwesen, Das, in Konstantinopel 70
Bassorah, Straßenbahn in 94
Batum, Geschäftsverhältnisse in 62, 86
» Wirtschaftliche Verhältnisse in 27
Baumwollgarnlotterie, Die japanische in China 69
Baumwollkultur, Die mittelasiatische 59
Baumwoll- und Reisanbauversuche in Südrußland 105
Belgisch-abessinischer Handelsvertrag, Ein 144
Belgischen, Die, Eisenbahnunternehmungen in China . . . 143
Bergbaugesetzgebung, Chinesische 35
Bergbau in Nordborneo 60
Bergbautätigkeit in Nordalbanien 142
Beschau, Die, gedörrter Pflaumen in Serbien 136
Bessarabien, Der Weinbau in 142
Be- und Entwässerungsanlagen in der Ebene von Konia . 21
Bevölkerungsverhältnisse in Griechenland 92
Bierbrauerei in Salonich 9
»Bleeding disease«, der Kokospalmen Ceylons 118
Bombay, Gesundheitsverhältnisse in 96
Börse, Eine, in Petropawlowsk 132
Bosnien-Hercegovina, Wirtschaftliche Verhältnisse in . . . 73
Boykottagitation, Südchinesische gegen japanische Waren . 35
Boykott, Chinesischer, der Japaner 48
Boykotts, Ein Erfolg des antijapanischen, in Südchina . . . 5
Brasilianische Kaffeepropaganda in Japan 95
Brasilien, Japanische Auswanderung nach 72
» japanische Schiffahrt nach 108
Britisch chinesische Vereinbarungen über Tibet 83
Britisch-Indien, Wolframitlager in 58
Britisch-Japanische Konkurrenz 31
Brüsseler Banken, Anleihen russischer Städte bei 83
Bucharas Handel in Karakulfellen 94

Seite

Budget, Das japanische 58
Budgetgesetz, Das serbische, für das Jahr 1908 109
Bulgarischen Nationalvermögens, Ein Versuch der Schätzung des 142

C.

Caiffa-Acri, Geschäftsverhältnisse in 138
Ceylon, Handelsverhältnisse auf 28
Ceylons, Eine Eisenbahnverbindung, mit Südindien 94
» Kautschukproduktion 118
» Teeausfuhr 130
Charbin und Moskau, Von Peking nach 133
Chartum, Eine Nilbrücke bei 71
China, Der Islam in 107
» Die belgischen Eisenbahnunternehmungen in 143
» » Opiumfrage in 77
» » »Standard Oil Comp.« in 120
» Erfolge des Eisenbahnwesens in 95
» Japanische Ansichten über 47
» Opium und Alkohol in 13
» Vereinsgesetz und Versammlungsrecht in 71
Chinas Außenhandel im Jahre 1907 114
» Eisenbahnpläne 56
Chinesische Bergbaugesetzgebung 35
» Einfuhrbeschränkungen für japanisches und indisches Opium 131
» Eisenbahnbauten 119
» Handelskammertag, Der, vom November 1907 . 45
» Holzölexport, Der 143
» Marinerüstungen 22
» Münzwesen, Das 57
» Nationalbank, Die 47
» Ornamentik 12
» Post, Die 71
» Reichsbank, Die 57
» Waffenfabrikation 22
» Wollwäscherei, Eine 36
» Zündholzfabrikation 144
Chinesischen Seezollverwaltung, Die Einnahmen der 107
» Wasserstraßen, Die 94
» Zolleinnahmen, Die 24
Chinesischer Boykott der Japaner 48
Chinesisches Eisenbahnanlehen, Ein 71
» Gesetz über Kreditbanken, Ein 106
» Staatseisenbahnwesen 108
Chinesisch-japanisches Abkommen über die Yaluforste . . . 119
Chiningesetz, Ein kretensisches 93
Chininverkauf, Fieberbekämpfung in Griechenland durch staatlichen 24
Cochinchina, Ylang-Ylang-Kultur in 57
Cook-Inseln, Ein Parfümerieverbot auf den 144

D.

Deutsche Palästinabank, Die 93
Deutsch-Ostafrika im Jahre 1907 24
Deutscher Kohlenbergbau in Nordschantung 120
Diskrimination, Japanische, auf der südmandschurischen Eisenbahn 60

E.

Eiergeschäft in Smyrna, Das 118
Einfuhrbeschränkungen, Chinesische, für persisches und indisches Opium 131
Einführung orientalischer Nutzpflanzen in den Vereinigten Staaten 96
Eingeborenenpolitik und Weinverkauf in der Kapkolonie . 131
Einnahmen, Die, der chinesischen Seezollverwaltung 107
Einwanderung, Asiatische, in den Vereinigten Staaten . . . 11
Einwanderungsgesetz, Neues antiasiatisches, für Kanada . . 48

Digitized by Google

Seite

Eisenbahn, Die, Antivari—Wirpazar- 69
» » erste montenegrinische 141
» » Peking—Kalgan- 22
» » Shanghai—Hangtschou—Ningpo- 53
» Japanische Diskrimination auf der südmandschurischen 60
» Tientsin—Pukow (Nanking) 31
Eisenbahnanlehen, Ein chinesisches 72
Eisenbahnbau in den japanischen Außengebieten . . . 83
Eisenbahnbauten, Chinesische 119
Eisenbahnen, Die, in der europäischen Türkei 82
» » orientalischen, im Jahre 1907 92
» in Russisch-Asien 34
Eisenbahnpläne Chinas 56
Eisenbahnunternehmungen, Die belgischen, in China . . . 143
Eisenbahnverbindung, Eine, Ceylons mit Südindien . . . 94
Eisenbahnwesens, Erfolge des, in China 95
Eisen- und Stahlindustrie Indiens 88
Elektrische Straßenbahn in Salonich, Die 117
Ent- und Bewässerungsanlagen in der Ebene von Konia . . 21
Erzbergbau auf Thasos 34
Erzbergbaus, Zollpolitische Förderung des, in Korea . . . 144
Erzeugung und Handel mit Zigarettenpapier in Japan . . 132
Euboea, Wirtschaftliche Verhältnisse auf 128
Europäisches Rußland, Mandschurischer Ölexport nach . . 131
Europäisch-ostasiatische Postverbindungen 22
Exportgeschäft, Die Hamburger Handelskammer über das asiatische 16

F.

Farmer, Japanische, in Kolorado 58
Finanzlage Siams, Die 44
Finanzverhältnisse Japans 108
Fischfang, Nächtlicher, in Serbien 128
Forste, Chinesisch japanisches Abkommen über die, am Yalu 119
Französisch-Guinea, Der Außenhandel von 143
Französisch-Hinterindien, Der Seidenbau in 48
Freihafen, Der, von Antivari 71
Fremdenniederlassung in Shanghai, Die 120

G.

Gallensteine, Japan als Verbrauchsgebiet für 48
Gedörrter Pflaumen in Serbien, Die Beschau 136
Gefahr, Gelbe, in Kanada 51
Geflügel- und Viehexport, Sibirischer 36
Gegenseitigkeitsvertrag, Ein, zwischen Kolumbien und Japan 132
Gelbe Gefahr in Kanada, Die 51
Geschäfts- und Bankverhältnisse in Salonich 14
Geschäftslage in Makedonien, Die 26, 91
» » Nordchina, Die 118
Geschäftsstockung und Mißernte in Montenegro 90
Geschäftsstörung in Südchina durch Überschwemmungen . 94
Geschäftsverhältnisse auf den Philippinen 125
» in Acri-Caiffa 138
» » Batum 62, 86
» » Hongkong 98
» » Montenegro 104
» » Nordalbanien 91
» » Salonich 123
» » Tientsin 124
» » Trapezunt 63
» Japanische 95
» und landwirtschaftliche Produktion auf Kreta 105
Geschäftsverkehr und Landwirtschaft in Jaffa 106
Gesetzgebungskörper, Reformen der indischen 142
Gesundheitsverhältnisse in Bombay 96
Glaswarenfabrikation im südlichen Indien 83
Gold- und Platingewinnung im Ural 61
Grenzverkehr, Rumänisch-siebenbürgischer, in der Kleinen Walachei 103
Griechenland, Bevölkerungsverhältnisse in 92
» Fieberbekämpfung durch staatlichen Chininverkauf in 24
» Verkehrspolitischer Fortschritt in 49
Griechische Korinthenproduktion, Die 93, 104
Griechischer Harzprodukte, Die Ausfuhr 142
Griechisch-türkischer Viehverkehr 128

H.

Hafen, Der, von Soerabaya 22
» Ein russischer, an der Murmanküste 35
Hamburg, Das Kolonialinstitut in 68
Hamburger Handelskammer, Die, über das asiatische Exportgeschäft 16
» Kolonialinstitut 126
Handel Bucharas in Karakulfellen 94

Seite

Handel Der, mit Waffen, Munition und Sprengstoffen in Marokko 140
» Soerabayas, Der 139
» und Erzeugung von Zigarettenpapier in Japan . . . 132
» » Hilfsquellen Mesopotamiens 112
» » Industrie Rußlands in der Mandschurei . . . 21
» Wettbewerb Tsingtaus im nordchinesischen . . . 10
Handelsbericht über Adis-Abeba 85, 102
Handelsbeziehungen, Deutsch-asiatische 127
» Deutsch-marokkanische 23
» Russisch-persische 57
Handelskammer, Die Hamburger, über das asiatische Exportgeschäft 16
Handelskammertag, Der chinesische, vom November 1907 . 45
Handelsverhältnisse auf Ceylon 28
» in Wladiwostok 106
Handelsvertrag, Ein belgisch-abessinischer 144
Hangtschou—Shanghai—Ningpo-Eisenbahn 53
Harzprodukte, Die Ausfuhr griechischer 142
Hausbesitzer, Mieter gegen, in Ägypten 108
Hausindustrie, Die tunesische 23
Hausindustrielle Metallwarenerzeugung im Uralgebiete . . 59
Hercegovina, Wirtschaftliche Verhältnisse in Bosnien und der 73
Heuexport, Albanesischer 34
Hilfsquellen und Handel Mesopotamiens 112
Hochseefischerei in Südindien 83
Holzölexport, Der chinesische 143
Hongkong, Der Taifun in, vom Juli 1908 116
» Geschäftsverhältnisse in 98
» und Südchina, Wirtschaftliche und Schiffahrtsverhältnisse in 64
» Wirtschaftliche Verhältnisse in 34
Hongkongs, Die Mühlenindustrie 71

I.

Indien, Glaswarenfabrikation im südlichen 83
» Südafrikanische Pferde für 70
Indiens Eisen- und Stahlindustrie 88
Indischen Gesetzgebungskörper, Reformen der 142
Indisches und persisches Opium, Chinesische Einfuhrbeschränkungen für 131
Industrie und Handel Rußlands in der Mandschurei . . . 21
Islam, Der, in China 107
Italienisch-Somaliland 60

J.

Jaffa, Landwirtschaft und Geschäftsverkehr in 106
Japan als Verbrauchsgebiet für Gallensteine 48
» Brasilianische Kaffeepropaganda in 95
» Die wirtschaftliche Lage in 108
» Ein Gegenseitigkeitsvertrag zwischen Kolumbien und 132
» Erzeugung und Handel mit Zigarettenpapier in . . . 132
» Lava als Mörtel in 144
» Wirtschaftliche Verhältnisse in 131
Japaner, Chinesischer Boykott der 48
Japanisch-britische Konkurrenz 31
Japanisch-chinesisches Abkommen über die Yalufoiste . . 119
Japanische Ansichten über China 47
» Ausfuhr ölliefernder Vegetabilien 130
» Auswanderung nach Brasilien 72
» Baumwollgarnlotterie in China, Die 69
» Budget, Das 58
» Diskrimination auf der südmandschurischen Eisenbahn 60
» Farmer in Kolorado 58
» Geschäftsverhältnisse 95
» Kupfergeschäft, Das 58
» Orangenausfuhr 131
» Schiffahrt nach Brasilien 108
» Waren, Südchinesische Boykottagitation gegen 35
Japanischen Außengebieten, Eisenbahnbau in den 83
» Pachtgebiet von Kwangtung, Handelsverhältnisse im 125
» Verkehrsministeriums, Neue Ausschreibungsbestimmungen des 100
» Zündholztrusts, Das Projekt eines 47
Japans Finanzverhältnisse 108
Java, Die Tapiokakultur auf 106
» Kakaokultur auf 22
» Seidenproduktion auf 12

K.

Kaffeepropaganda, Brasilianische, in Japan 03
Kakaokultur auf Java 22
Kalgan, Die Eisenbahn Peking— 22
Kampfermarkt, Der internationale, im Jahre 1907 84
Kanada, Die gelbe Gefahr in 51
» Neues antiasiatisches Einwanderungsgesetz für . . 48

Digitized by Google

Seite

Kapkolonie, Weinverkauf und Eingeborenenpolitik in der . 131
Kapstadt 131
Karakulfellen, Bucharas Handel in 94
Kaukasische Manganerzproduktion, Die 130
Kaukasushäfen, Schiffahrt in den 130
Kautschukproduktion Ceylons, Die 118
Kleinen Walachei, Rumänisch-siebenbürgischer Grenzverkehr in der 195
Kohlenbergbau, Deutscher, in Nordschantung 120
Kokospalmen Ceylons, Die »bleeding disease« der 118
Kolonialinstitut in Hamburg, Das 68, 126
Kolorado, Japanische Farmer in 58
Kolumbien und Japan, Ein Gegenseitigkeitsvertrag zwischen 132
Kommerzielle und wirtschaftliche Verhältnisse in Trapezunt 21
» Verhältnisse in Persien 11
Konia, Ent- und Bewässerungsanlagen in der Ebene von . 21
Konstantinopel, Das Bankwesen in 70
Kopragеschäft, Das, in Soerabaya 22
Kopramarkt, Der 20
Korea, Ausbeutung der Wälder in 23
» Zollpolitische Förderung des Erzbergbaues in . . . 144
Korinthenmarkt, Der, in Patras 129
Korinthenproduktion, Die griechische 104
Kreditbanken, Ein chinesisches Gesetz über 106
Kreta, Landwirtschaftliche Produktion und Geschäftsverhältnisse auf 105
Kretensische Olivenölproduktion, Die 117
Krim, Aprikosenkultur in der 105
Kupfergeschäft, Das japanische 58
Kuropatkins Geschichte des russisch-japanischen Krieges . 95
Küstenschiffahrt zwischen den Vereinigten Staaten und den Philippinen 84
Kwantung, Handelsverhältnisse im japanischen Pachtgebiete von 125

L.

Landwirtschaft, Der Aufschwung der südafrikanischen . . . 36
» und Geschäftsverkehr in Jaffa 106
Landwirtschaftliche Produktion und Geschäftsverhältnisse auf Kreta 105
Landwirtschaftsverfassung, Änderungen der, in Südrußland . 130
Lava als Mörtel in Japan 144
Leipziger Rauchwarenhändler auf der Messe von Nishnij-Nowgorod 105
Lotterie, Die japanische Baumwollgarn-, in China 69

M.

Makedonien, Der Ackerbau in 97
» Die Geschäftslage in 26, 91
» Wirtschaftliche Verhältnisse in 81
Makedonische Tabakgeschäft, Das 130
Mandschurei, Weizeneinfuhr aus der 12
Mandschurischer Ölexport nach dem europäischen Rußland . 131
Marinerüstungen, Chinesische 22
Marokkanisch-deutsche Handelsbeziehungen 23
Marokko, Der Handel mit Waffen, Munition und Sprengstoffen in 140
Mauritius, Teeanbau auf 120
Mehlgeschäft, Das, in Soerabaya 130
Mesopotamiens, Der Handel und die Hilfsquellen 112
Messe in Nishnij-Nowgorod, Die 105
Metallwarenerzeugung, Hausindustrielle, im Uralgebiete . . 59
Mieter gegen Hausbesitzer in Ägypten 108
Mißernte und Geschäftsstockung in Montenegro 90
Mittelasiatische Baumwollkultur, Die 59
Mittelmeer, Die Schwammfischerei im östlichen 82
Mokkakaffee, Der 130
Montanbahn, Eine nordchinesische 23
Montenegrinische Eisenbahn, Die erste 141
Montenegro, Beschränkung der Ausfuhr von Altertümern in 81
» Geschäftsverhältnisse in 104
» Mißernte und Geschäftsstockung in 90
Moskau, Von Peking nach Charbin und 133
Mühlenindustrie Hongkongs, Die 71
Munition, Waffen und Sprengstoffen in Marokko, Der Handel mit 140
Münzwesen, Das chinesische 57
Murmanküste, Ein russischer Hafen an der 35
Musterwirtschaften in Südrußland 130

N.

Nächtlicher Fischfang in Serbien 128
Nationalbank, Die chinesische 47
Nationalvermögens, Ein Versuch der Schätzung des bulgarischen 142
Naturgasverwendung in Baku 21
Naxosschmirgel, Der 129

Seite

Ningpo—Hangtschou—Shanghai-Eisenbahn 53
Nishnij-Nowgorod, Die Messe in 105
» Leipziger Rauchwarenhändler auf der Messe von 105
Nordalbanien, Bergbautätigkeit in 142
» Geschäftsverhältnisse in 91
Nordchina, Die Geschäftslage in 118
Nordchinesischen Handel, Wettbewerb Tsingtaus im . . . 10
Nordöstlichen Serbien, Wirtschaftliche Verhältnisse im . . 128
Nordschantung, Deutscher Kohlenbergbau in 120

O.

Ölexport, Mandschurischer, nach dem europäischen Rußland 131
Olivenölgewinnung, Die tunesische 84
Olivenölproduktion, Die kretensische 117
Ölliefernder Vegetabilien, Japanische Ausfuhr 130
Opium, Chinesische Einfuhrbeschränkungen für persisches und indisches 131
» und Alkohol in China 13
Opiumernte, Die türkische 57
Opiumfrage in China 77
Orangenausfuhr, Japanische 131
Orientalischer Nutzpflanzen, Einführung, in den Vereinigten Staaten 96
Ornamentik, Chinesische 12
Ostafrika, Die Währungsfrage in 131
Ostasiatisch-europäische Postverbindungen 22

P.

Palästina-Bank, Die deutsche 93
Palästina, Wirtschaftliche Verhältnisse in 9
Parfümerieverbot auf den Cookinseln, Ein 144
Patras, Der Korinthenmarkt in 129
Peking—Kalgan, Die Eisenbahn 22
Peking-Syndikat, Das 12, 23, 66
Peking, Von, nach Charbin und Moskau 133
Persien, Kommerzielle Verhältnisse in 11
» Rumänischer Tabak in 116
» Seidenzucht in 118
Persisches und indisches Opium, Chinesische Einfuhrbeschränkungen für 131
Persisch-russische Handelsbeziehungen 57
Petropawlowsk, Eine Börse in 132
Pflaumen in Serbien, Die Beschau gedörrter 136
Philippinen, Außenhandel der 89
» Die Reiszölle auf den 118
» Geschäftsverhältnisse auf den 125
» Küstenschiffahrt zwischen den Vereinigten Staaten und den 84
Platin-Staatsmonopol, Ein russisches 83
Platin- und Goldgewinnung im Ural 61
Port Said, Die Schwammfischerei in 46
Post in Rumänien, Die 104
Postverbindungen, Ostasiatisch-europäische 22
Pukow—Tientsin-Eisenbahn, Die 32

R.

Reichsbank, die chinesische 57
Reis- und Baumwollanbau, Versuche in Südrußland mit . . 105
Reiszölle auf den Philippinen, Die 118
Rumänien, Die Post in 104
» » Salzproduktion in 117
» Hebung der Tierzucht in 104
Rumänischen Dörfern, Wirtshauspolitik in den 104
Rumänischer Tabak in Serbien 117
Rumänisch-siebenbürgischer Grenzverkehr in der Kleinen Walachei 103
Rußland, Mandschurischer Ölexport nach dem europäischen 131
Rußlands Handel und Industrie in der Mandschurei . . . 21
Russisch-Asien, Eisenbahnen in 34
Russischen Textilwaren in Sibirien, Absatzverhältnisse der . 57
Russischer Hafen an der Murmanküste, Ein 35
» Städte, Anleihen, bei Brüsseler Banken 82
Russisches Platin-Staatsmonopol, Ein 83

S.

Salonich, Bank- und Geschäftsverhältnisse in 14
» Bierbrauereien in 9
» Die elektrische Straßenbahn in 117
» Geschäftsverhältnisse in 123
Salzproduktion, Die, in Rumänien 117
Schiffahrt in den Kaukasushäfen 130
» Japanische, nach Brasilien 108
Schiffahrtsverhältnisse, Wirtschaftliche und, in Hongkong und Südchina 64
Schwammfischerei im östlichen Mittelmeer, Die 82
» in Port Said, Die 46

Digitized by Google

Seite

Seezollverwaltung, Die Einnahmen der chinesischen 107
Seidenbau in Französisch-Hinterindien, Der 48
Seidenproduktion auf Java 12
Seidenzucht in Persien 118
Serbien, Die Beschau gedörrter Pflaumen in 136
» Nächtlicher Fischfang in 128
» Wirtschaftliche Verhältnisse im nordöstlichen . . . 128
Serbische Budgetgesetz für das Jahr 1908, Das 109
Shanghai, Die Fremdenniederlassung in 120
Shanghai—Hangtschou—Ningpo-Eisenbahn 53
Siams, Die Finanzlage 44
Siamesischer Staatshaushalt, Der 11
Sibirien, Absatzverhältnisse russischer Textilwaaren in . . . 57
Sibirische Müllerei, Die 106
» Schafzucht 21
Singapore, Wirtschaftliche Verhältnisse in 37
Smyrna, Das Eiergeschäft in 118
Smyrnas, Der Schiffsverkehr 25
Soerabaya, Das Kopragеschäft in 22
» » Mehlgeschäft in 130
» Der Hafen von 22
Soerabayas, Der Handel 139
Somaliland, Italienisch- 60
Sprengstoffen in Marokko, Der Handel mit Waffen, Munition und 140
Staatseisenbahnwesen, Chinesisches 108
Staatshaushalt, Der siamesische 11
Staatsmonopol, Ein russisches Platin- 83
Stahl- und Eisenindustrie Indiens 88
Standard Oil Comp. in China, Die 120
Straits Settlements, Ausfuhrzölle für Zinn und Zinnerz in den 70
» » Erweiterung der 47
Straßenbahn, Die elektrische, in Salonich 117
» in Bassorah 94
Steinkohlen im nordöstlichen Kleinasien 94
Südafrikanische Pferde für Indien 70
Sudan, Der ägyptische 1
Südchina, Ein Erfolg des antijapanischen Boykotts in . . . 95
» Geschäftsstörung in, durch Überschwemmungen . 94
» Wirtschaftliche und Schiffahrtsverhältnisse in Hongkong und 64
Südindien, Eine Eisenbahnverbindung Ceylons mit 94
» Hochseefischerei in 83
Südlichen Indien, Glaswarenfabrikation im 83
Südmandschurischen Eisenbahn, Japanische Diskrimination auf der 60
Südrußland, Änderungen der Landwirtschaftsverfassung in . 130
» Musterwirtschaften in 130
» Versuche mit Baumwoll- und Reisanbau in . . 105
Syndikat, Das Peking- 12, 23, 66

T.

Tabak, Rumänischer, in Persien 117
Taifun, Der, in Hongkong vom Juli 1908 116
Tapiokakultur auf Java, Die 106
Teeausfuhr Ceylons 130
Textilwaren in Sibirien, Absatzverhältnisse russischer, in . 57
Thasos, Erzbergbau auf 34
Thera, Wirtschaftliche Verhältnisse auf 129
Tibet, Britisch-chinesische Vereinbarungen über 83
Tientsin, Geschäftsverhältnisse in 124
Tientsin—Pukow-Eisenbahn, Die 32
Tierzucht in Rumänien, Hebung der 104
Transkaukasien, Wirtschaftliche Verhältnisse in . . 4, 74, 121
Trapezunt, Geschäftsverhältnisse in 63
» Wirtschaftliche und kommerzielle Verhältnisse in 21
Tsingtaus Wettbewerb im nordchinesischen Handel 10
Tunesische Hausindustrie, Die 23
» Olivenölgewinnung, Die 84
Türkei, Die Eisenbahnen in der europäischen 82
Türkei Erleichterungen für den Automobilverkehr in der . 82
Türkische Opiumernte, Die 57

U.

Überschwemmungen, Geschäftsstörung in Südchina durch . 94
Uesküb, Industrielle Tätigkeit in 92
Ural, Gold- und Platingewinnung im 61
Uralgebiete, Hausindustrielle Metallwarenerzeugung im . . 59

V.

Vegetabilien, Japanische Ausfuhr öllieferner 130
Verbrauchsgebiet für Gallensteine, Japan als 48
Vereinbarungen über Tibet, Britisch-chinesische 83
Vereinigten Staaten, Die asiatische Einwanderung in den . 11
» » und Philippinen, Küstenschiffahrt zwischen den 84
Vereinsgesetz und Versammlungsrecht in China 71
Verkehrspolitischer Fortschritt in Griechenland 49
Vieh- und Geflügelexport, Sibirischer 36
Viehverkehr, Griechisch-türkischer 128

W.

Waffen, Munition und Sprengstoffen in Marokko, Der Handel mit 140
Waffenfabrikation, Chinesische 23
Währungsfrage in Ostafrika, Die 131
Wälder in Korea, Ausbeutung der 23
Weinbau in Bessarabien, Der 142
Weinverkauf und Eingeborenenpolitik in der Kapkolonie . 131
Weizeneinfuhr aus der Mandschurei 12
Weltpostverein, Abessiniens Beitritt zum 84
Wettbewerb Tsingtaus, im nordchinesischen Handel 10
Wirpazar—Antivari, Die Eisenbahn 69
Wirtschaftliche Lage in Japan 108, 131
» und kommerzielle Verhältnisse in Trapezunt 21
» » Schiffahrtsverhältnisse in Hongkong und Südchina 64
» Verhältnisse auf Euboea 128
» » » Thera 129
» » im nordöstlichen Serbien . . . 128
» » in Ägypten 58
» » » Algerien 96
» » » Batum 27
» » » Bosnien und der Hercegovina 73
» » » Hongkong 34
» » » Makedonien 81
» » » Palästina 9
» » » Singapore 37
» » » Transkaukasien . . . 4, 74, 121
Wirtschaftsverhältnisse in Französisch-Hinterindien 143
Wirtshauspolitik in den rumänischen Dörfern 104
Wladiwostok, Handelsverhältnisse in 106
Wolframitlager in Britisch-Indien 58
Wollproduktion, Die Abnahme der russischen 142
Wollwäscherei, Eine chinesische 36

Y.

Yaluforste, Chinesisch-japanisches Abkommen über die . . . 119
Ylang-Ylang-Kultur in Cochinchina 57

Z.

Zigarettenpapier in Japan, Erzeugung und Handel mit . . . 132
Zinn und Zinnerz in den Straits Settlements, Ausfuhrzölle für 70
Zollämter, Neue südpersische 83
Zolleinnahmen, Die chinesischen 24
Zollpolitische Förderung des Erzbergbaues in Korea . . . 144
Zündholzfabrikation, Chinesische 144
Zündholztrusts, Das Projekt eines japanischen 47

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXXIV. Jahrgang. WIEN, JANNER 1908. Nr. 1 Beilage

Verlag des k. k. österr. Handelsmuseums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:
Ganzjährig K 10·—, ℳ 10·—, Franken 12·50 ohne Postversendung.
„ K 11·20, ℳ 11·20, Franken 14·— mit „

Insertionsbedingungen:
Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite K 10·—.

Dampfschiffahrt-Gesellschaft

des

Österreichischen Lloyd, Triest.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

Eilllinie Triest—Alexandrien. Von Triest jeden Donnerstag 11½ Uhr vormittags nach Alexandrien über Brindisi. Ankunft in Alexandrien Montag um 6 Uhr früh. Rückfahrt von Alexandrien jed. Samstag 3 Uhr nachm., Ankunft in Triest Mittwoch 11 Uhr vorm.

Linie Triest—Beyruth—Alexandrien—Mersyn A. Von Triest jeden zweiten Mittwoch 12 Uhr mittags über Gravosa, Brindisi, Beyruth, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Alexandrette nach Mersyn. Rückfahrt von Mersyn jed. zweiten Dienstag.

Linie Triest—Beyruth—Alexandrien—Mersyn B. In Abwechslung mit obiger Linie ab Triest jeden zweiten Mittwoch 12 Uhr mittags, über Gravosa, Brindisi, Beyruth, Caifa, Jaffa, Port Said, Alexandrien, Beyruth, Limassol, Larnaka nach Mersyn. Rückfahrt von Mersyn jeden zweiten Montag.

Eilllinie Triest—Konstantinopel. Von Triest jeden Dienstag 1 Uhr nachmittags über Gravosa, Brindisi, Korfu, Patras, Piräus, Dardanellen nach Konstantinopel, dort Ankunft Montag 6 Uhr früh. Rückfahrt von Konstantinopel jeden Samstag 10 Uhr vormittags, an in Triest jeden Donnerstag 1 Uhr nachmittags.

Thessalische Linie A. Von Triest jeden zweiten Freitag mittags. Ankunft in Konstantinopel am Freitag 6 Uhr früh über Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Kanea, Rethymo, Kandien, Piräus, Volo, Saloniki, Cavalla, Lagos, Dedeagach, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt von Konstantinopel jeden zweiten Montag.

Thessalische Linie B. Von Triest jeden zweiten Freitag mittags. Ankunft in Konstantinopel Freitag über Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Kanea, Rethymo, Kandien, Piräus, Volo, Saloniki, Cavalla, Lagos, Dedeagach, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt von Konstantinopel jeden zweiten Samstag 3 Uhr nachmittags.

Griechisch-orientalische Linie A. Von Triest jeden zweiten Sonntag 10 Uhr vormittags. Ankunft in Konstantinopel Donnerstag 6 Uhr früh über Korfu, Patras, Zante Kalamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmé, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von Konstantinopel jed. zweiten Montag 8 Uhr fr.

Griechisch-orientalische Linie B. Von Triest jeden zweiten Sonntag 10 Uhr vormittags Ankunft in Konstantinopel Donnerstag 6 Uhr früh über Korfu, Patras, Argostoli, Calamata, Cerigo, Pyräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmé, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von Konstantinopel jeden zweiten Montag 8½ Uhr früh.

Linie Konstantinopel—Odessa—Nikolajeff. Von Konstantinopel jeden zweiten Samstag 4½ Uhr nachmittags über Burgas und Konstanza, an Odessa Dienstag 5 Uhr früh. Rückfahrt von Odessa jeden zweiten Mittwoch 1 Uhr nachmittags.

Linie Konstantinopel—Braila A. Von Konstantinopel jed. zweiten Freitag 4 Uhr nachm., an Braila Montag abends über Varna, Sulina, Galatz. Rückfahrt von Braila jed. zweiten Montag vorm.

Linie Konstantinopel—Braila B. Von Konstantinopel jeden zweiten Freitag 4 Uhr nachmittags. Ankunft in Braila Dienstag abends über Varna, Konstanza, Sulina, Galatz. Rückfahrt von Braila jeden zweiten Montag.

Linie Konstantinopel—Batum. Von Konstantinopel jeden Samstag 11 Uhr vorm., Ankunft in Batum Donnerstag über Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh. Rückfahrt von Batum jeden Freitag mitternachts.

Indo-chinesischer Dienst:

Triest—Bombay. 19 Fahrten jährlich über Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Karachi (nur auf 5 Fahrten berührt) nach Bombay.

Triest—Kalkutta. Jeden Monat am 12. ab Triest über Port Said, Suez, Aden, Karachi, Kolombo, Madras, Rangoon nach Kalkutta.

Triest—Kobe. Jeden Monat am 27. ab Triest über Port Said, Suez, Aden, Bombay (nur auf 6 Fahrten berührt), Kolombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama nach Kobe

Alles Nähere ist aus den Fahrplänen ersichtlich.

Informationen erteilen: **Die Kommerzielle Direktion in Triest, die Generalagentur in Wien, I. Kärntnerring 6,** sowie die übrigen Agenturen der Gesellschaft.

Fahrten ab Triest 1908:

Eildampfer nach **Alexandrien** jeden Donnerstag um ½12 Uhr vormittags. Eildampfer nach **Konstantinopel** jeden Dienstag um 2 Uhr nachmittags. Regelmäßige Fahrten nach **Brasilien, Argentinien, Syrien, Thessalien, Dalmatien.**

Nach **Venedig** in der Saison tägliche Verbindung.

Nähere Auskünfte bei der **Kommerziellen Direktion in Triest,** bei der **Generalagentur in Wien, I. Kärntnerring 6** und bei den übrigen Agenturen.

Digitized by Google

Digitized by Google

Jänner 1908. Nr. 1.

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELSMUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELSMUSEUM IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT: Der ägyptische Sudan. — Wirtschaftliche Verhältnisse in Transkaukasien. — Bierbrauerei in Salonich. — Wirtschaftliche Verhältnisse in Palästina. — Wettbewerb Tsingtaus im nordchinesischen Handel. — Miszellen: Die asiatische Einwanderung in den Vereinigten Staaten. — Kommerzielle Verhältnisse in Persien. — Der siamesische Staatshaushalt. — Seidenproduktion auf Java. — Das »Peking-Syndikat«. — Weizeneinfuhr aus der Mandschurei. — Chinesische Ornamentik

DER ÄGYPTISCHE SUDAN.[1])

(Nach einem Februar 1907 abgeschlossenen Berichte von Herbert M. Guttmann, Direktor der Deutschen Orientbank.)

Der englische Sudan umfaßt das Gebiet zwischen dem Roten Meer, Eritrea und Abessinien im Osten, der Libyschen Wüste und der Wasserscheide zwischen Kongo und Schari, beziehungsweise Nil im Westen und Südwesten, der Lado-Enklave im Süden; nach Norden bildet die Grenze der 22. Breitengrad. Der Flächeninhalt dieses Gebietes beträgt ca. $1^1/_2$ Millionen km^2, die Bevölkerung wird auf ca. 2—3 Millionen geschätzt. Hauptstadt und Sitz der Regierung ist Khartoum, am Zusammenfluß des Blauen und Weißen Nil gelegen. Das große Gebiet zerfällt in 12 Provinzen, die unter einem Gouverneur (Mudir) stehen, und die wieder in kleinere Verwaltungsbezirke geteilt sind. Folgendes sind die Namen der Provinzen und ihre hauptsächlichsten Produkte: Bahr el Gazal: große Wälder, Elfenbein, Kautschuk; Berber: Ackerbau, Baumwolle, ca. 83.000 Bewohner; Dongola: Baumwolle, Datteln, ca. 127.000 Bewohner; Kassala: Baumwolle, ca. 74.000 Bewohner; Khartoum: Ackerbau, ca. 81.000 Bewohner; Kordofan: Straußenfedern, Kautschuk, Gummi, ca. 350.000 Bewohner; Sennar: Ackerbau, Baumwolle, ca. 117.000 Bewohner; Upper Nile: Elfenbein, ca. 150.000 Bewohner; Gezira (Blue Nile): Baumwolle, Gummi, Wald, zirka 132.000 Bewohner; Halfa, Wüste; Suakim: ca. 60.000 Bewohner; White Nile: Wald.[2])

Der Sudan ist nach dem Aufstand des Mahdi von den Engländern mit ägyptischer Hilfe zurückerobert worden; das hierauf zwischen England und Ägypten im Jahre 1899 geschlossene Anglo Egyptian Sudan Agreement ist bisher von keiner Macht ausdrücklich anerkannt worden. Von dem Generalgouverneur angefangen bis hinunter zum letzten Bahnbeamten ist die Verwaltung des Sudans eine fast ausschließlich militärische. Obwohl die Konsuln und Generalkonsuln in Kairo dem Namen nach auch für den Sudan zuständig sind, so hört doch faktisch die Geltung der Kapitulationen an der Grenze des Sudan auf. Lord Cromer sprach die Hoffnung aus, daß Deutschland den erwähnten Vertrag anerkennen und spezielle Konsuln für den Sudan ernennen werde, die allerdings, nach den Worten von Lord Cromer, nicht mehr Recht haben würden, wie »an english consul in Hamburg or a German consul in Manchester«. Falls Deutsche nach dem Sudan gingen, müßten sie sich den dortigen Gesetzen unterwerfen; auf meine Andeutung, daß dies wohl englische Gesetze seien, antwortete Lord Cromer »in a way«, worauf ich erklärte, daß meines Erachtens dagegen nichts einzuwenden sei, da auch ich persönlich nur die besten Erfahrungen mit englischen Gerichten gemacht habe.

Die Inangriffnahme der Bahn von Assuan nach Wadi-Halfa wird unter allen möglichen Gründen, wegen großer Terrainschwierigkeiten etc. von Jahr zu Jahr aufgeschoben; so erreicht die Regierung, daß der Handel von Anfang an über Port Sudan geht, eine Entwicktung, die auch durch Erhöhung der Frachtraten nilabwärts gefördert wird.

Von Wadi-Halfa an führt die seinerzeit von Kitchener im Kriege gegen den Khalifen gebaute eingeleisige Schmalspurbahn, jetzt Staatsbahn genannt, in etwa 24 bis 30 Stunden nach Khartoum. Die Bahn durchzieht ein flaches Wüstenland, das infolge der jährlichen Regenperiode mit Steppengras und eigentümlichem Gesträuch bewachsen ist. Die Viehzucht ist sehr verbreitet und man sieht zahlreiche Ziegen- und Rinderherden; eine eigentliche Bebauung des Bodens findet sich nur unmittelbar an den Ufern des Flusses selbst. Mehrere Dörfer werden passiert, so Abu Hamed, von wo eine Linie nach dem fruchtbaren Dattellande Dongola abzweigt, und bald darauf Atbara, das als Knotenpunkt der Eiseubahn nach Port Sudan und Suakim sowie als Sitz der Eisenbahndirektion und der Werkstätten von Bedeutung ist. Die Eisenbahn läuft in den schönen Bahnhof North-Khartoum ein, der gegenüber von Khartoum unmittelbar am Blauen Nil gelegen ist; hier ist der Endpunkt der Eisenbahn und der weitere Verkehr nach Süden findet nur auf dem Wasserwege statt. Über die für den Sudan so wichtige Wasserfrage ist das folgende zu bemerken: Die Irrigation des Sudans soll in erster Linie unter Inanspruchnahme des Blauen Nil durchgeführt werden, während die Gewässer des Weißen Nil für Ägypten vorbehalten sind. Da in der »Sud« genannten Gegend von Gondokoro eine bedeutende Menge des kostbaren Nilwassers ungenutzt versickert, so werden diese ausgedehnten Sumpfgebiete momentan von Fachleuten daraufhin untersucht, ob nicht durch Kanalisation und Trockenlegung der weiten Flächen das dort verloren gehende Wasser erhalten und so für eine rationelle Irrigation verwendet werden kann.

Ein weiteres Projekt der Regierung geht dahin, das Gebiet zwischen dem Blauen und Weißen Nil, das heute nur auf die Bewässerung durch Regen angewiesen ist, vermittels eines Kanalbaues der Kultivierung zu erschließen. Diese Gegend — in der heute der Feddan, ca. 4300 m^2, für 30—40 Piaster erhältlich ist — dürfte nach Durchführung des Projektes wohl eine erhebliche Wertsteigerung erfahren. Der Sudan, besonders südlich von Khartoum, hat häufig unter Landplagen zu leiden, außer unter Arbeiternot auch unter Heuschrecken, die nicht selten diese Gegenden heimsuchen. Bei anhaltender Hitze tritt infolge Fallens des Weißen und besonders des Blauen Nil Wassermangel ein, der sich umsomehr fühlbar macht, als an keinem der beiden Flüsse Pumpenanlagen errichtet und diejenigen, die gestattet sind, während der wasserarmen Zeit — August bis Anfang Februar — nicht in Gebrauch genommen werden dürfen. Im oberen Sudan wird von den Eingebornen, vorläufig in primitiver Weise, der Bau von Gummiarabikum betrieben; auch Baumwolle wird gepflanzt, die jedoch an Qualität der ägyptischen nachsteht. Die großen Wälder des Bahr el Gazal dürften bei fachmännischer Behandlung einen bedeutenden Wert

[1]) Der Verfasser zitiert als wichtigste Quelle den Bericht des Grafen von Gleichen »The Anglo Egyptian Soudan«.

[2]) Neuerer Zeit ist die »Enklave« Lado von belgischer Verwaltung wieder in anglo-ägyptische übergegangen.

Digitized by Google

repräsentieren; die Regierung hat einige erfahrene Forstleute zur Erhaltung und Aufforstung dieser Bestände angestellt.

Der Ausbau der Bahnlinien, welche die wirtschaftlich guten Gegenden des Sudans verbinden, erfolgt mit dem größten Eifer, und England dürfte wohl den Sudan schließlich ganz für sich annektieren. Von den neu geplanten Eisenbahnlinien ist zunächst eine Verbindung von Port Sudan mit Kassala, sowie ferner das Projekt einer Linie Khartoum—Addis Abeba zu erwähnen. Die Ausführung dieser Linie würde es den Engländern ermöglichen, bei sich bietender Gelegenheit ihre Herrschaft über die an den Sudan grenzenden Teile Abessiniens auszudehnen. Heute allerdings würde die »Entente cordiale« einem derartigen Vorgehen entgegenstehen. Jedenfalls ist es Tatsache, daß die Engländer das französische Bahnprojekt Djibouti—Addis Abeba hintertrieben haben, um den Handel aus Abessinien nach dem Sudan zu ziehen.

Das Defizit in dem Budget des Sudans — in den letzten Jahren ca. 360.000 £ — wird in Ägypten gedeckt, und es ist der Sudanregierung sehr wertvoll, diesen Zuschuß noch auf möglichst lange Jahre hinaus zu erhalten. Die Irrigation des Sudans wird zunächst in langsamem Tempo durchgeführt, da unter einer starken Ausdehnung der Bewässerung in ungünstigen Jahren wohl die Wasserversorgung Ägyptens leiden könnte. Momentan liegt eben den Engländern noch sehr viel daran, daß man in Ägypten auf die einerseits infolge der Wasserentnahme, anderseits durch Ablenkung des Exportes zum Roten Meer vom Sudan her drohenden Nachteile noch nicht aufmerksam wird, da sonst wohl mit Recht eine entschiedene Opposition gegen die Weitergewährung des ägyptischen Zuschusses an den Sudan sich geltend machen würde.

Im Gegensatz zu ihrer bisherigen Praxis hat die Regierung des Sudans in der letzten Zeit die Landverkäufe an Private eingestellt, angeblich um so später bei Ausführung der Irrigationsarbeiten ungehindert vorgehen zu können. Der wahre Grund jedoch dürfte darin zu suchen sein, daß die Regierung es vermeiden will, Italiener, Griechen etc., überhaupt Levantiner, aus denen sich die nach dem Sudan geeilten Spekulanten rekrutieren, als Eigentümer von Grund und Boden im Lande zu haben, um so die Möglichkeit einer eventuellen diplomatischen Intervention fremder Regierungen auszuschließen, was immerhin Anlaß zu einer Erörterung über die heute noch durchaus unbestimmten politischen Verhältnisse des Sudans geben könnte. Sir E. Cassel ist allerdings der Meinung, daß die Regierung auch wünscht, gewisse durch private Unternehmungen zu erzielende Gewinne selbst zu machen, und er teilte zur Bekräftigung seiner Auffassung, daß bei diesem Vorgehen gewissermaßen bodenreformerische Gesichtspunkte im Spiele seien, mit, daß seinerzeit verschiedene seiner Projekte glatt abgelehnt wurden. Die Form, unter der die Sudanregierung heute Land abgibt, ist das sogenannte Leasesystem, d. h. Verpachtung eines Terrains gegen bestimmte feste Abgaben für eine längere Periode, nach deren Ablauf entweder Heimfall an die Regierung oder Weiterverpachtung erfolgt.

Jeder Landverkauf eines Grundbesitzers muß vom Mudir der betreffenden Provinz genehmigt und sodann vom Registrar (Registrieramt) kontrolliert werden. Außerdem wird durch mohammedanische Richter untersucht, ob etwa nach mohammedanischen Recht Besitztitel Eingeborner in Frage kommen. Diese ganze Feststellung dauert gewöhnlich ca. 14 Tage. Es ist zwar gesetzlich unzulässig, Land ohne Besitztitel zu kaufen, geschieht aber doch vielfach, trotz des großen damit verbundenen Risikos.

Die Rechtsprechung in Strafsachen wird von dem Gouverneur (Mudir) der betreffenden Provinz und ihm beigeordneten Beamten, zum Teil Offizieren, ausgeübt; das Verfahren ist demjenigen des Indian Code of Criminal Procedure nachgebildet. Berufungsinstanz ist der Generalgouverneur. Das materielle Strafrecht des »Sudan Penal Code« ist, mit den erforderlichen Abänderungen, dem »Indian Penal Code« entnommen. Auch das Zivilverfahren findet vor dem Mudir statt, welcher, besonders in Handelssachen, Beisitzer zu ernennen pflegt. Seit einigen Jahren residiert in Khartoum dauernd ein Zivilrichter, hauptsächlich mit Rücksicht auf die kommerziellen Prozesse. Die geltenden Bestimmungen sind dem indischen und südafrikanischen Code entlehnt; in Handelssachen wird meist dem in Ägypten angewandten Recht analog geurteilt. Gewohnheitsrecht wird, soweit es nicht gegen die gute Sitte verstößt, in weitem Umfang zugelassen. Für alle Streitfälle unter Mohammedanern bestehen besondere Gerichtshöfe, Mehkeme, Sharias. Die kaufmännischen Kreise sind mit der Rechtsprechung der fast durchwegs englischen Richter allgemein zufrieden. Ein Wechselgesetz ist in Ausarbeitung begriffen; aber auch heute wird die Gültigkeit des Wechsels anerkannt, und es kann auf den Betrag zuzüglich Zinsen geklagt werden, deren gesetzlich zulässiger Höchstbetrag 12 Prozent ist, meist einigt man sich auf 9 Prozent.

Das am Zusammenfluß des Blauen und Weißen Nil gelegene Khartoum wurde von dem Mahdi im Jahre 1885 zerstört und erst nach der Rückeroberung des Sudans durch die Engländer im Jahre 1898 allmählich wieder aufgebaut. Heute soll Khartoum etwa 27.000 Einwohner zählen, davon 3000—4000 Mann Garnison und 2000—3000 Europäer, hauptsächlich englische Regierungsbeamte, Griechen, Italiener, Syrier, Ägypter. Den Rest bilden die rings um die Stadt in Zelten oder Stroh- und Lehmhütten wohnenden Eingebornen verschiedener Stämme. Die Eisenbahnstation North-Khartoum, gegenüber von Khartoum am Blauen Nil, Sitz der Werkstätten, mit ca. 3000 Einwohnern, wird auch zu Khartoum gerechnet, ebenso wie die am jenseitigen Ufer des Weißen Nil gelegene Eingeborenenstadt Omdurman, mit ihrem aus dem letzten Krieg berühmten Schlachtfeldern von Kereri, auf denen heute noch zahlreiche Menschenknochen bleichen. Omdurman hat 50.000 Einwohner, fast ausschließlich Sudanesen; somit zählt ganz Khartoum gegen 80.000 Bewohner. Wie schon an anderer Stelle gesagt, ist die Regierung des Sudans eine durchaus militärische, und Khartoum macht auf den ersten Blick den Eindruck einer militärischen Gouvernementsstadt.

Der ganze, sich etwa 2—3 Meilen am Blauen Nil hinziehende Kai ist ausschließlich mit Regierungsgebäuden bebaut; hier befindet sich der schöne Palast des Gouverneurs, zurzeit Sir Reginald Wingate, der allgemein beliebt ist. Ferner das Kriegsministerium, die Regierungsschule Gordon-College — so genannt zum Andenken an den vom Mahdi 1888 ermordeten damaligen Gouverneur General Gordon — in dem fähige Eingeborne, meist Ägypter, zu Zivilrichtern und Militärstellungen vorgebildet werden. Hier liegen auch die anderen Ministerien sowie Villen der höheren Beamten; viele Gärten und Anpflanzungen zieren schon heute das Bild der Stadt. Leute, die vor ein paar Jahren noch die Ruinen der Stadt kannten, wissen die Tatkraft der Regierung nicht genug zu loben. An Geschmack für Bauten fehlt es allerdings den Engländern gänzlich, nur der Gouverneurpalast kann Anspruch auf Stil erheben. Gleich hinter dem Kai auf den ersten und schönsten Plätzen liegen die Villen der Nationalbank of Egypt und der Bank of Egypt sowie das Gordon-Hotel, die alle drei auch nach europäischen Begriffen einigermaßen repräsentabel sind; ferner die Wohnhäuser der großen Kaufleute etc. Daß alle anderen Gebäude nur häßliche und so billig wie möglich hergestellte Baracken sind, ist in erster Linie Schuld der Regierung, die seinerzeit Land an Spekulanten verkaufte (denn reelle Käufer gab es damals noch nicht) mit der Verpflichtung, innerhalb kurzer Zeit zu bauen bei Strafe der Konfiskation. Die ganze Stadt wird von Straßenboulevards durchzogen und in einzelne Abschnitte geteilt. In dritter Linie hinter dem Kai befinden sich die Basare wie überall im Orient. Dann kommt eine Sandwüste von ca. 1 *km* Breite, und jenseits derselben dehnt sich die oben erwähnte Hüttenstadt der schwarzen Stämme aus. Die Kasernen liegen an der einen Seite der Stadt; in ihrer Nähe befinden sich große Fußball- und Tennisplätze, die Rennbahn und Pologrounds, kurz alle die für sportliche Spiele dienenden Anlagen, welche die Kolonien der Engländer auszeichnen. Auch die Eingebornen werden durch Aussetzung von Preisen zu allen möglichen körperlichen Übungen herangezogen, und man kann oft schon jetzt ihren Eifer bewundern. Ein englischer Klub fehlt nicht, aber er dient, wie man sagt, mehr dem Spiel als dem geselligen Zusammensein.

Die besseren Posten in der Regierung kann man wohl im allgemeinen als Sinekuren bezeichnen, denn die jährliche Dienstzeit beträgt in den meisten Fällen nicht mehr wie 5 bis 6 Monate; dabei wird der Urlaub vom Tage des Eintreffens in Kairo, beziehungsweise bis zum Tage der Rückkehr nach Kairo gerechnet. Für die Stellungen im Inneren, wie z. B. Bahr el Gazal, fällt diese Berechnung besonders ins Gewicht, denn da die Fahrt bis Kairo ca. 6 Wochen und die Rückreise ebensoviel Zeit beansprucht, so sind auf diese Weise die Beamten bei einem nominellen Urlaub von 3 Monaten höchstens 5—6 Monate im Dienst. Nach Ablauf des jährlichen Urlaubs kehren sie, wenigstens soweit sie auf Posten im Inneren des Landes stationiert sind, fast niemals auf denselben Platz zurück; dieser beständige

Digitized by Google

Wechsel ist für die Entwicklung des Landes kaum vorteilhaft, scheint aber aus klimatischen Gründen nötig zu sein. Die Beamten rekrutieren sich nicht durchwegs aus speziell für diese Karriere vorgebildeten Leuten, sondern die Regierung sucht tüchtige Männer aus allen Berufszweigen zu gewinnen; so verpflichtete sie kürzlich Herrn Rivette aus dem Himalaya, der dort erfolgreich Forstwirtschaft auf eigene Rechnung betrieben haben soll. Die Bezahlung der Beamten erfolgt je nach Gutdünken und wird kontraktlich für eine gewisse Anzahl von Jahren festgesetzt. Pensionsberechtigung tritt erst nach einiger Zeit ein; der Engagierte besitzt die Qualität eines Staatsbeamten.

Die Regierung ist sehr liberal; bei Lieferungen erhält meist der Verläßlichste — und natürlich auch Preiswerte — den Vorzug, ohne Rücksicht auf Nationalität; doch fallen die großen Lieferungen zumeist, wenn nicht ausschließlich, den Engländern zu. Die Entscheidung hierüber erfolgt durch das Sudan-Departement in London, das unter Leitung des Colonel Western steht. Die Militäradministration soll allmählich in eine zivile umgewandelt werden, und zwar unter Verwendung der jetzt im Dienst stehenden Offiziere, die dann in die Zivilverwaltung übergehen werden. Alle besseren Posten sind von Engländern besetzt; die kleineren dagegen meist von Ägyptern. Die Bezahlung der Beamten ist durchwegs eine sehr gute.

Fast alle Privaten sind in Terrains interessiert, und die meisten besitzen Land, das sie vor 4—5 Jahren billig erworben haben; der Wert dieser Grundstücke hat sei jener Zeit um ca. 500—1000 Prozent zugenommen. Manche dieser Leute haben natürlich auch teuer gekauft und sind heute stark engagiert, doch sollen dies nur relativ wenige sein. Für den besten Teil der Stadt ist die Wertsteigerung auch voll berechtigt; dieselbe hat ihren Anreiz in dem andauernden Aufschwung Ägyptens erhalten, und Leute, denen die Preise dort schon zu hoch erscheinen, kommen nach dem Sudan und vergleichen dieses Land mit Ägypten, aber mit Unrecht. Der Reichtum Ägyptens ist hauptsächlich basiert auf der Qualität seiner teuer bezahlten Baumwolle, deren Produktion bei der vorzüglich geregelten Bewässerung durch eine fleißige Bevölkerung und unter stets günstigen klimatischen Verhältnissen vor sich geht. Dagegen liefert der Sudan eine quantitativ und qualitativ geringere Ware, deren Anbau häufig durch das Ausbleiben von Wasser, durch Arbeitermangel und durch Landplagen erschwert wird. Jedoch gibt es im Sudan noch Riesenkomplexe, so groß wie Deutschland und größer, mit erheblichen weiteren Chancen für die Zukunft als Ägypten, nach deren Erschließung sich ein bedeutender Export entwickeln läßt. Von hier aus könnte sich eine im großen betriebene Viehzucht an der Fleischversorgung Europas beteiligen, der Anbau von Getreide aller Art durchgeführt, die Gewinnung von Gummiarabikum, die bisher ohne Verstand erfolgt, in rationeller Weise ausgedehnt und vervollkommnet werden. Auch ein sudanesischer Export von Holz nach Ägypten, das bisher seinen großen Bedarf meist aus Schweden bezieht, ist bei fachmännischer Behandlung der vorhandenen Wälder möglich. Von englischer Seite wird jedenfalls durch Ausdehnung der Irrigation, durch Bau von Bahnlinien zwischen den wichtigeren Gegenden alles getan, um das Land systematisch zu erschließen.

Die Kaufleute und Banken in Khartoum machen im allgemeinen keine glänzenden Geschäfte, außer vielleicht mit Terrainspekulationen, aber es wird Hand in Hand mit der Entwicklung des Landes die Zeit kommen, wo auch hier sich noch neue und günstige Perspektiven eröffnen. Durch die Einführung fremder Arbeiter wird das heute noch beschränkte Absatzgebiet bedeutend erweitert und die sehr zu ungunsten des Sudan lautende Handelsbilanz — der Import übersteigt den Export 5—7mal — günstig beeinflußt werden. Die Banken haben keine Depots, ihr Geschäft besteht darin, auf die in ihren Lagerhäusern in Omdurman und Nord-Khartoum liegende Ware Vorschüsse zu geben mit ausreichender Marge, wofür eine ca. 12prozentige Verzinsung zu erzielen ist und für angemessen erachtet wird. Ferner werden Blanko-Kredite oder Kredite gegen Verpfändung, respektive Garantie beansprucht; für alle diese Geschäfte würde vorläufig eine relativ kleine Summe genügen. Was noch ganz fehlt, ist eine Landbank und eine Hypothekenbank, Unternehmungen, die man für sehr chancenreich halten könnte und in ganz kleinem Rahmen anfangen müßte. Bei tüchtiger Leitung wäre der Erfolg ein großer und sicherer, eine Verzinsung von 12 Prozent wäre leicht zu erreichen. Sowohl Herr Singer (Khartoum), wie Mr. Wynch, Direktor der Nationalbank in Khartoum, der früher neun Jahre bei der Imperial Bank of Persia war, sind dieser Meinung. Herr Singer, der inzwischen seine Firma in eine Gesellschaft »Crédit Soudanais« umgewandelt hat und der auch mit Cassel befreundet ist, glaubt dieselbe erstklassige französische Gruppe, welche den Crédit Soudanais gründet, für eine Hypothekenbank interessieren zu können. Eile ist vorläufig nicht nötig, da erst die Landtitelverhältnisse sich klären müssen, aber die Terrains mit richtigen Titeln dürften schon heute für die Geschäfte einer kleineren Bank vollkommen genügen.

Unter den Kaufleuten Khartoums sind zu nennen: Singer, Österreicher, Import und Export, Vertreter in- und ausländischer Häuser, so z. B. von Hasselbach, Kairo, für Gummiarabikum, die badische Anilin- und Farbenfabrik etc. Er hat seinerzeit Terrains sehr billig erworben und sich dadurch ein großes Vermögen geschaffen. Kapato, Export und Import, Besitzer großer Proviantstores, hat durch Terrainspekulationen viel verdient, ist aber auch noch stark engagiert. Er soll sehr zufrieden darüber sein, einen großen Teil seiner Terrains in und um Khartoum an Zervudachi verkauft zu haben, was für letzteren wohl kein gutes Geschäft sein dürfte. Wiesendanger, Deutscher, Filiale des gleichnamigen Kairiner Hauses. Orenstein & Koppel, Feld- und Kleinbahn, Agenturen etc. Sie haben unter anderem alles Material für zwei kleine Straßenbahnen — Khartoum—Nil und Nil—Omdurman — geliefert. Leider hat die Eisenbahndirektion in Atbara große Werkstätten errichtet, um die europäischen Firmen zu ersetzen. Griva, Grieche, Export und Import, Filiale in Port Soudan, solider Geschäftsmann. Er soll aber auch ziemlich stark an Terrains beteiligt sein, und zwar vorwiegend durch Spekulationen in Terrains ohne anerkannten Titel. Cavadino, Grieche, Kommission. Stematopoulo, reicher Alexandriner, der viele Geschäfte mit Kapato meta macht. Nathan, Filiale des Manchester Hauses, Manchester good. Rieti, Filiale des Alexandriner gleichnamigen Hauses. Außerdem noch Griechen, Italiener, Syrier. Der Touristenverkehr weist nach der Statistik eine Abnahme statt eine Zunahme auf. Auf Wunsch der Regierung hält Cook einen Vertreter in Khartoum, macht aber dort keine Geschäfte.

Der Wasserverkehr von Khartoum südwärts wird von den folgenden Gesellschaften betrieben: Sudan Developement Comp. mit 6 Dampfern nach Gondokoro. Singer-Linie, Besitz des ebengenannten Österreichers Singer. Die Flotte besteht aus 5 Schraubendampfern und 32 Segelbooten. Die Regierungslinie verfügt über 6 Kanonenboote, 30 kleine Dampfer, zirka 300 Segler. Alle diese Fahrzeuge — wenigstens die Dampfer — bieten den Reisenden eine wenn auch primitive Unterkunft. Für Verpflegung haben die Passagiere, die sich meist aus Militär- und Zivilbeamten zusammensetzen, selbst zu sorgen. Cook und die Hamburg and Anglo Amerika Nile Comp. haben ein Abkommen mit der Regierung, wonach ihnen zum Personenverkehr einige Fahrzeuge der Regierungsflotte gegen entsprechende Zahlung zur Verfügung gestellt werden.

Um von Khartoum nach Port Soudan zu gelangen, muß man bis Atbara — 12 Stunden Fahrt — die Bahnstrecke Khartoum—Wadi-Halfa zurücklegen. Von dort biegt eine Zweigbahn nach Port Soudan ab, die durch öde Steppen in 24 Stunden nach dem Bestimmungsorte fährt. Die Fahrt bietet heute keinerlei Komfort, indem weder Schlaf- noch Speisewagen vorhanden sind. Sie bildet vielmehr eine Verbindungsstrecke für die Regierungsbeamten und die bisher minimalen Frachten. Im Hochsommer und Herbst soll bei Regengüssen die Strecke manchmal tagelang unterbrochen sein, da die Eisenbahn ohne Rücksicht auf die zeitweise eintretenden Überschwemmungen gebaut wurde. Es wird eine kostspielige und langandauernde Arbeit sein, an den vielen, den Überflutungen besonders ausgesetzten Stellen Brückenanlagen zu schaffen.

Digitized by Google

In Port Soudan baut die Regierung eifrig ein solides Gouverneurpalais, ein Postgebäude und Warenschuppen, ein geräumiges Krankenhaus, obwohl nur wenige Europäer auf dem Platze wohnen; die Schule wird vorläufig als Kaserne verwendet, kurz, man trifft alle Maßnahmen, die im Hinblick auf eine spätere Verwendung Port Soudans als Kriegshafen erforderlich erscheinen. Große Kohlenbunker mit einer Leistungsfähigkeit von 4000 *t* pro Tag sind bei Orenstein & Koppel in Auftrag gegeben. An der Einfahrt des Hafens, die infolge vorgelagerter Korallenriffe etwas kompliziert ist, aber durch Leuchttürme gesichert wird, sollen starke Festungswerke angelegt werden. Der Hafen selbst ist tief genug, um auch den größten Schlachtschiffen das Ankern zu gestatten und bietet bequem Raum für etwa 30 solcher Schiffe. Von den bereits gebauten vier Schuppen würde einer für die heutigen Bedürfnisse genügen, derselbe könnte als Proviantdepot benutzt, beziehungsweise mit Stallungen versehen werden. Die Dächer dieser Schuppen sind von Orenstein & Koppel geliefert, der einzigen deutschen Firma, die im Sudan gut eingeführt ist und Erfolge aufweist. Außer Firmen, die für die großen Bauten der Regierung liefern könnten, kommen überhaupt deutsche Häuser für den Sudan wohl wenig in Betracht.

Die Eingeborenen sind etwa 1 *km* entfernt in einem sehr geschickt nach Vorschrift der Regierung angelegten Dorf aus Strohhütten untergebracht, die nach allen Richtungen hin von schönen breiten Straßen durchzogen sind, so daß jede eventuelle Gärung sofort bemerkt und im Keim erstickt werden kann. An der Küste ist nämlich den Eingebornen weniger zu trauen wie im Innern, sie sind von unruhigerem Charakter und auch als Arbeiter nicht zu gebrauchen. Die sonstige Stadt besteht aus auf Pfählen erbauten Holzhütten, in denen die englischen Beamten und einige bessere Kaufleute wohnen, als einzige vorläufig der Vertreter von Geo. Meinecke, Suez, der Agent der Hamburg—Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd ist, und bei dem ich in Ermanglung eines Hotels den Umständen entsprechend gute Aufnahme fand.

Hausbesitzer gibt es kaum, da die englische Regierung Terrains nur auf Lease abgibt; bisher ist aber die Nachfrage nicht sehr groß. Deshalb lassen sich die meisten zinsfrei auf Plätzen nieder, auf denen sie sich primitive Holzbuden errichten und wogegen sie der Regierung Abgaben für Wasser etc. zahlen. Jedoch sind diese Bewohner verpflichtet, ihre Häuser erforderlichenfalls von einem Tag zum anderen auf Verlangen der Regierung abzureißen und derselben zur Verfügung zu stellen. Da aber die Regierung vorläufig noch reichlich mit dem Ausbau des Hafens, den Regierungsgebäuden etc. beschäftigt ist, so dürfte wohl diese Art von Bewohnern noch jahrelang in Frieden leben.

Großhandel gibt es in Port Soudan nicht; derselbe geht, meist für Rechnung von ägyptischen Kaufleuten, durch die Hände der Schiffahrtsagenten. Das Gros der europäischen Ansiedler bilden Griechen, welchen die seltene Gabe einer fast vollkommenen Bedürfnislosigkeit besitzen und sich mit dem bescheidensten Lebensunterhalt begnügen, in der Hoffnung, später bessere Tage zu erleben. Es ist wunderbar, wie dieses Volk in Ägypten wie in allen Teilen des Sudans unter den Eingebornen lebt und es sogar fertig gebracht hat, in den Hüttendörfern der unzivilisiertesten Rassen Geschäfte zu eröffnen und mit Erfolg zu betreiben. Keine andere Nation vermag in diesen Ländern mit ihnen zu konkurrieren, und es ist wohl — was vielleicht heute merkwürdig klingen mag — nicht für ausgeschlossen zu halten, daß in der späteren Geschichte des Sudans das griechische Element eine führende Rolle erringen wird. Die Zukunft Port Soudans als Kriegshafen ist nicht zu unterschätzen, und man kann es wohl glauben, daß England, allerdings langsam, sich für die Eventualität eines Krieges mit der Türkei rüstet, um nach Ägypten und dem Sudan auch Yemen sich zu unterwerfen und so die heiligen Stätten des Islam, Mekka und Medina, in seine Gewalt zu bekommen. Als Stadt oder Handelsplatz dürfte Port Soudan wohl nie von Bedeutung werden, es wird immer nur eine Durchgangsstation bleiben wie etwa Suez.

Die einzige direkte Verbindung von Suez nach Port Soudan wird durch die von der Regierung subventionierte Khedivial Mail Line aufrecht erhalten, deren leidlich gut eingerichtete Küstendampfer einmal wöchentlich hin und her verkehren. Einmal monatlich laufen die Dampfer der Hamburg—Amerika-Linie, jedoch nur auf der Reise südwärts Port Soudan an. Der Österreichische Lloyd hat seine Absicht, einen Dienst auf dieser Strecke einzurichten, bisher noch nicht ausgeführt. Der Personenverkehr ist vorläufig ganz unbedeutend.

Das Port Soudan benachbarte Suakim dient vorwiegend als Hafenplatz für Baumwollexport und Viehtransporte aus dem Tokargebiet. Diese fruchtbare Gegend wird bewässert von dem Chor Baraka, einem aus dem Hochland Habcoch (Abessinien) kommenden, im Sommer sehr wasserarmen und stellenweise versiegenden Flusse. Die Baumwolle wird von Tokar, einem kleinen Ort in dem genannten Gebiet, mittels Kamelkarawane nach dem Hafen Trinkitat — 30 Seemeilen von Suakim — gebracht und von dort per Sambank (arabische Segelbarke) weiter nach Suakim. Suakim ist eine von Türken angelegte Stadt, die ihren echt türkischen Charakter treu bewahrt hat. Der Hafen ist nur von lokaler Bedeutung, der Export des Sudans geht über Port Soudan. 15 Seemeilen westlich von Suakim liegt der kleine Hafen Mirza Durrur, der eine gewisse Bedeutung dadurch hat, daß sich dort Süßwasser findet und demzufolge der Anbau von Gemüse möglich ist, das sonst am Roten Meer ganz fehlt.

Zusammenfassend wäre zu sagen, daß der Sudan heute für Banken und europäische Unternehmungen noch wenig oder gar nicht in Betracht kommt. Vielleicht mögen in 5, 10 oder 20 Jahren die Verhältnisse soweit geordnet sein, daß sich die Anlage deutscher Kapitalien im Sudan in größerem Maßstab mit Aussicht auf Erfolg empfehlen läßt. Wenn auch schon einzelne unternehmende und den Gefahren eines schlechten Klimas standhaltende Männer sich Reichtümer im Sudan erworben haben, so bieten sich doch heute noch in Ägypten trotz der zweifellos schon hochgespannten Lage dieses Landes weitaus zahlreichere und günstigere Chancen für Handel und Banken als in dem Zukunftslande Sudan.

WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE IN TRANSKAUKASIEN.[1])

(Nach dem Jahresberichte pro 1906 des k. u. k. Generakonsuls Ürményi v. Ürmény in Tiflis.)

(Schluß.)

Antimonerze finden sich ebenfalls überall im Kaukasus vor, doch liegt deren Gewinnung noch in dem ersten Anfangsstadium. Verhüttungen von Antimonerzen werden derzeit noch nicht vorgenommen, und man bietet diese zur Ausfuhr an. Kürzlich bildete sich eine englische Gesellschaft zur Gewinnung dieses Erzes in Kasbek am Fuße des gleichnamigen Berges.

Was die Steinsalzgewinnung im Kaukasus im Jahre 1906 betrifft, so ist dieselbe entgegen dem Jahre 1905, wo sie ganz daniederlag, wohl etwas gestiegen, hat jedoch im Vergleich zu den früheren Jahren einen Rückschritt aufzuweisen. Gewonnen wurden im Jahre 1906 im ganzen 51.933 Pud, bei einer Arbeiterzahl von 465, gegen 49.000 Pud im Jahre 1905. Hievon entfallen auf das Gouvernement Stavropol 29.150 Pud (115 Arbeiter) und das Gebiet Dagestan 22.783 Pud (350 Arbeiter). Die Preise notierten 5—15 Kop. pro Pud franko Werk, je nach Qualität. Glaubersalz ergab im Jahre 1906 im Gouvernement Tiflis 13.000 Pud, im Jahre 1905 fand eine Ausbeute überhaupt nicht statt.

[1]) Im nachfolgend gebrachten Konsularberichte werden auch die Verhältnisse des Gouvernements Astrachan, sowie jene von Russisch-Zentralasien öfters behandelt.

Digitized by Google

Die Steinkohlengewinnung hat in Transkaukasien noch immer eine untergeordnete Bedeutung, und der Abbau kann sich trotz notorischen Nachweises von Reichhaltigkeit der Lager, namentlich der von Tkwibuli, nicht besonders entwickeln; es fehlt vor allem an den zu einer rationellen Exploitation notwendigen Kapitalien. Das Ergebnis an Steinkohlen betrug im Jahre 1906 2,300.000 Pud entgegen 1,796.330 Pud im Jahre 1905. Die Preise notierten im Gouvernement Kutais und Tkwibuli: in Stücken 10—11 Kop. pro Pud, körnig 5 Kop. pro Pud, im östlichen Kaukasus 6—7 Kop. pro Pud.

Die Gewinnung von Schwefel kann sich auch keines besonderen Fortschrittes rühmen, und zum Teil verdrängen die Kiese die Nachfrage nach reinem Schwefel. Außerdem sind die Schwefellager, welche meistens in unwirtbaren Gegenden liegen und mit schlechten Verbindungswegen versehen sind, sehr schwer zu erreichen. Die Schwefelausbeute betrug im Kreise Duschet im Jahre 1906 bloß 600 Pud. Schwefelkiese wurden in letzter Zeit stark gefördert und finden hauptsächlich Verwendung zur Erzeugung von Schwefelsäure zu Raffinierungszwecken von Naphthaprodukten. Die Kiese finden sich sowohl selbständig als auch in Beimengungen von Kupfererzen. Von Schwefelkalzedon wurden im Jahre 1906 gewonnen 230.220 Pud, und die Preise notierten in Baku 21 Kop. pro Pud. Der Gewinn von Schwerspat (Baryt) betrug im Jahre 1906 40.780 Pud gegen 39.185 Pud im Jahre 1905, zum Preise von 50—60 Kop. pro Pud, in gemahlenem Zustande 70—80 Kop. pro Pud. Im Jahre 1906 arbeiteten im Gouvernement Tiflis und Kutais 27 Steinbrüche, welche nachstehende Resultate erzielt haben: Gouvernement Kutais: Kalkstein 469 Kub.-Faden, Kalksinter 46 Kub.-Faden, Teschenyt 350.000 Stück bei einer Größe von 10 zu 18 *dm*. Gouvernement Tiflis: Basalt 200, Kalkstein 300, Sandstein 428 Kub.-Faden. Gebiet Batum: Quarz 200.000 Pud, feuerfester Koryn 40.000 Pud.

Silberbleierze. Im Jahre 1906 waren im ganzen sieben Bergwerke (gegen drei im Jahre 1905) tätig. Gewonnen wurden im Gebiet Batum 3070 Pud Erze, und zwar um 1670 Pud mehr als im Jahre 1905. An reinem Silber wurden im Amtsbesirke 168 Pud erzeugt (gegen 57 Pud im Jahre 1905), mit einem Bleirückstand von 90.200 Pud (gegen 39.137 Pud im Jahre 1905). Ferner wurde im Jahre 1906 ein neues Bergwerk im Gebiete Dagestan bei Cholst eröffnet, welches schon einen Erzgewinn von 4310 Pud ergab.

Die Quecksilbergewinnung geht in Transkaukasien, der Welttendenz folgend, von Jahr zu Jahr zurück. Das Quecksilberbergwerk Nikolajewskij im Gebiete Dagestan, mit einer Exploitation von 55.000 Pud Quecksilbererz (pro 1904), kommt kaum in Betracht.

Es verbleibt nur das Nikitowsche Werk, das von der Aktiengesellschaft »A. Auerbach & Co.« ausgebeutet wird. Die Gesamtexploitation betrug:

	1904 Pud	1905 Pud	1906 Pud
Quecksilbererz	5,874.200	5,131.530	4,661.210
Reines Quecksilber .	20.256	19.401	12.649

Wie aus dieser Aufstellung ersichtlich, geht der reine Gehalt des Erzes zurück, was auch den Gewinn des reinen Quecksilbers verteuert. Infolgedessen ist auch die Nachfrage nach Quecksilber zurückgegangen. Die Gesamtausfuhr betrug: pro 1904 23.000 Pud, pro 1905 15.000 Pud, pro 1906 nur 5000 Pud.

Zum Schlusse der Schilderungen über den Bergbau Transkaukasiens darf nicht unerwähnt bleiben, das großartige Projekt von Tschalismta, welches im Jahre 1906 seine definitive Verwirklichung erfahren hat und geeignet sein dürfte, auf den ökonomischen Wohlstand der Bevölkerung des ganzen Kreises Schoropan sehr günstig einzuwirken. Vor drei Jahren erschien ein mit den geologischen und physikalischen Verhältnissen Kaukasiens best vertrauter englischer Fachmann und pachtete, nachdem er genaue Untersuchungen gepflogen hatte, einen Güterkomplex, welcher große Lager von Erzen (Silberblei, Mangan), Kohlen und Naphtha aufwies, behufs Exploitierung. Die Gesamtfläche von Tschalismta beträgt 50.000 Dessjatinen, die 356 Besitzern, meist einheimischen Fürsten und Edelleuten gehören. Nachdem mit den Besitzern ein Einvernehmen erzielt worden war, wurde mit den nötigen Vorarbeiten zur Durchführung dieses Projektes im Jahre 1906 begonnen. Der Pachtvertrag von Tschalisanta wurde auf 60 Jahre geschlossen, wobei den Besitzern 50 Kop. Pachtsumme pro Dessjatine und 5 Prozent vom Bruttogewinn zugestanden wurden. Die Weideplätze, Hutweiden und Waldungen bleiben Eigentum der Besitzer und sind in den Pachtvertrag nicht einbezogen. Tschalismta besitzt ferner hervorragende Mineralquellen, welche von der Lokalbevölkerung schon jetzt mit Erfolg ausgenützt werden, und in Zukunft dürfte die Anlage eines Kurortes daselbst mit Bestimmtheit zu erwarten sein. Um den Transport der Erze vom Gewinnungsort bis zur Bahn zu ermöglichen, beabsichtigt man, die schmalspurige Zweigbahn der Transkaukasischen Bahn von der Station Satschecher mit dem Dorfe Tschala (12 Werst) durch eine Bahn zu verbinden. Dieser Punkt des Unternehmens gelangt jedoch erst im kommenden Jahre zur Entscheidung, da die Pächter noch nicht einig sind, ob es nicht besser wäre, die Bahn statt bis zur Station Satschery direkt bis zur Station der Hauptbahn Michajlowo zu führen. Im letzteren Falle wäre es möglich, alle am Wege befindlichen Privatfrachten und auch Passagiere mitzubefördern, und alsdann wäre der im ganzen Rayon wegen Kommunikationslosigkeit noch darniederliegenden Bergindustrie und Landwirtschaft die Möglichkeit gegeben, sich zu entwickeln. Dem Beginn der Exploitation steht in dem hohen Frachtentarif, welcher seit der Verkehrseröffnung auf der schmalspurigen Tschiatury-Bahn eingeführt und bislang nicht abgeändert worden ist, ferner in der unbestimmten und unsicheren politischen Lage Rußlands ein wesentliches Hindernis entgegen. Nichtsdestoweniger ist man allgemein von der baldigen Finalisierung dieses großen Unternehmens überzeugt.

Die Salzgewinnung im Baskuntschak-See (Gouvernement Astrachan) war im Jahre 1906 sehr ausgiebig. Bis Anfang September 1906, zu welchem Zeitpunkte die Salzausbeute stark eingeschränkt wird, da infolge Schlusses der Schiffahrt auf der Wolga das Salz nicht mehr expediert werden kann, wurden in der laufenden Kampagne 27,000.000 Pud, das ist um 3,000 000 Pud mehr als im Jahre 1905, ausgebeutet. Infolge des frühzeitig eingetretenen kalten Nordwindes mußte die Salzgewinnung auf dem Baskuntschak-See am 15. Oktober 1906 vollständig eingestellt werden. Es wurden auch neue Absatzmärkte für das daselbst gewonnene Salz, das bisher hauptsächlich nur für die Zubereitung der Fische (Heringe) in Astrachan und an den Ufern des Kaspischen Meeres Verwendung fand, gesucht. So wurden größere Partien nach Moskau, sowie nach Minsk zu 6—6½ Kop. pro Pud verkauft, wo bisher Salz aus Perm gekauft wurde. Ferner wurde versucht, dasselbe auch in Archangelsk, wo bisher ausschließlich ausländisches Salz zum Konservieren der Fische verwendet wurde, abzusetzen. Die Ausfuhr vom Baskuntschak-See, entlang der Wolga, betrug am Schluß der Schiffahrt (im Jahre 1906) 20,500.000 Pud, demnach um 1,500.000 Pud mehr als im Jahre 1905. Die Gesamtausfuhr (die anderen Kommunikationen eingeschlossen) erreichte gleich dem Jahre 1905 24,100.000 Pud. Der Rest wurde an Ort und Stelle verwendet. Die Tendenz der Preise war eine feste, und diese sind dank der großen Vorräte auf einem normalen Niveau gestanden. Dieselben notierten: En gros für Stücksalz 50 Rubel pro 1000 Pud, Heringsalz 55 Rubel pro 1000 Pud, Tischsalz 60 Rubel pro 1000 Pud, feinste Qualität erreichte 70 Rubel pro 1000 Pud.

Obgleich Transkaukasien ein an Naturschätzen gesegnetes Land ist, hat es infolge der noch wenig entwickelten Industrie und Landwirtschaft dennoch nur wenige Exportartikel aufzuweisen. Unter denselben nehmen die Naphthaprodukte die hervorragendste Stelle ein. Die Gesamtausfuhr sämtlicher Naphthaprodukte aus Baku betrug im Jahre 1906 325 Millionen Pud. Von diesem Gesamtexport entfielen auf die Transkaukasische Bahn 55 Millionen Pud, auf die Linie der Wladikavkas-Bahn Baku—Petrowsk 2,238.000 Pud, auf die Ausfuhr am Kaspischen Meer 268,900.000 Pud, auf die Ausfuhr mittels Schleppbooten 2,263.800 Pud. Von den einzelnen Produkten wurden ausgeführt:

Beleuchtungsöle (Petroleum und Destillat) 81,400.000 Pud, Schmieröle 14,900.000 Pud, Naphthareste 203,900.000 Pud, Rohnaphtha 28,924.000 Pud, Benzin 225.300 Pud.

Entgegen dem Rückgang des Exportes in Naphthaprodukten war die Ausfuhr in Manganerz, dem zweitwichtigsten Exportartikel Transkaukasiens im Jahre 1906 bedeutend größer und betrug 461.180 *t* gegen 376.015 *t* im Jahre 1905.

Digitized by Google

Von Cerealien gelangte im Jahre 1906 Weizenmehl gar nicht zur Ausfuhr und wurde sogar in nicht unbedeutenden Mengen nach dem Kaukasus eingeführt. Mais ging vorwiegend nach dem Innern Rußlands.

Von tierischen Produkten waren es besonders Schaf- und Rinderdärme, welche im Jahre 1906 einen recht lebhaften Export zu verzeichnen hatten. Infolge steigender Nachfrage aus Österreich-Uugarn, Deutschland und Amerika, namentlich nach Saitlingen gingen die Preise rapid in die Höhe und stiegen von 10—15 Rubel (anfangs 1906) gegen Ende 1906 bis auf 20 Rubel. Eine große Nachfrage nach Fellen und Häuten fand im Jahre 1906 besonders seitens der Vereinigten Staaten statt, welche die transkaukasische Provenienz, namentlich von Schaffellen sehr zu schätzen scheinen. Die Preise stiegen infolgedessen von 60 Kop. zu Beginn bis auf 90 Kop. gegen Ende 1906 pro Fell. Lammfelle (Schmaschen) blieben im Jahre 1906 in geringer Nachfrage und erzielten 9—10 Kop. pro Stück. Ziegenfelle wurden mit 8—9 Rubel pro Pud verkauft.

Wolle. Wie alljährlich, fanden auch im Jahre 1906 2 Schuren statt, und zwar eine Frühjahrsschur und eine Herbstschur. Von der Frühjahrsschur wurden exportiert 80.000 Pud, wovon 20.000 Pud auf bessere Sorten, ca. 15.000 Pud auf mittlere und der Rest auf mindere Sorten entfielen. Von dem angeführten Exportquantum gingen über Batum, und zwar hauptsächlich nach Frankreich und Amerika (vorwiegend jedoch geringere Sorten) ca. 40.000 Pud. Die besseren Sorten blieben in Rußland, da das Inland bessere Preise für gute Sorten geboten hat. Von Herbstwolle wurden exportiert ca. 80.000 bis 100.000 Pud, wovon bei weitem der größte Teil nach Amerika, ein geringerer Teil nach Frankreich ging und ca. 20.000 Pud feinere Wolle in Rußland blieben.

Es notierten Frühjahrswolle in Tiflis: Bessere Sorten 11 Rubel pro Pud, mittlere Sorten 8—8·50 Rubel pro Pud, geringere Sorten 5—6 Rubel pro Pud. Herbstwolle: Feinste Lammwolle 11—12 Rubel pro Pud, mittlere 7·50—9 Rubel pro Pud, je nach der Qualität.

Die Ausfuhr von Baumwolle nach dem Auslande hat im Jahre 1906 infolge eigenen ausgiebigen Konsums ganz nachgelassen. Die Eriwaner, Elisabethpoler und Kutaiser Ware, die eine sehr gute Qualität besitzt, wurde von eigens hiezu im Kaukasus weilenden Angestellten, der (meist Lodzer) Fabrikanten, an Ort und Stelle aufgekauft, gereinigt und nach Polen und Rußland ezportiert.

Ölkuchen gingen nur nach dem Auslande, und zwar direkt via Batum nach Hamburg und England. Den größten Teil stellte die kaiserliche Domänenfabrik in Bajram-Ali (Transkaspien) und die Ortschaft Ljaki (Transkaukasien) bei. Kamillen gingen als Blüte zur Erzeugung von Insektenpulver in einer Menge von 1000 Pud vorwiegend nach Frankreich.

Von Kalk wurden im ganzen 200.000 Pud ausgeführt und zwar ausschließlich nach Inner-Rußland.

Die Gesamtausfuhr von Süßholz war nach wie vor sehr bedeutend und betrug ca. 1,300.000 Pud im Werte von 2,100.000 Rubel. Die Ware wurde schiffsweise in gepreßtem Zustande verladen und über Batum vorwiegend nach Amerika expediert, wo dieselbe als Surrogat für Kautabak ausgedehnte Verwendung findet. Das Produkt stammt aus Ljaki, Udschary, Kurdamir und dem übrigen Gouvernement Elisabethpol.

Nußholz ging früher ausschließlich nach Frankreich (Marseille), die Ausfuhr hat jedoch im Jahre 1906 infolge der Erschöpfung der Waldbestände stark nachgelassen. Palmenholz (Samschit) wurde im Jahre 1906 gar nicht mehr ausgeführt.

Die Teppichfabrikation ist noch immer einer der bedeutendsten Gewerbszweige Transkaukasiens, der über die Grenzen des heimischen Bedarfes hinaus auch als Exportartikel nach dem Auslande eine hervorragende Rolle spielt. Die Teppiche kaukasischer Provenienz haben zwar, was Kolorit und Dessins anbelangt, ihre traditionelle Bedeutung nicht zu behaupten gewußt; doch werden dieselben wegen ihrer Dauerhaftigkeit und Feinheit der Ausführung vom Auslande noch immer geschätzt. Tiflis ist nach wie vor der Zentralpunkt des Teppichhandels. Die Teppiche werden je nach der Provenienz oder dem Orte, wo sie gekauft und fertiggestellt werden, benannt. So werden hier gehandelt: Kasach, Guendsche, Karabach, Schirwan, Dagestan, Akstafa, Teke, Buchara, Schaschli, Afgan, Beludschistan. Die Gesamtausfuhr von Teppichen im Jahre 1906 wird auf ca. 2,500.000 Rubel geschätzt, wovon 1,200.000 Rubel auf Teppiche kaukasischer Provenienz entfallen, was eine Steigerung des Exportes um 10 Prozent entgegen dem Jahre 1905 repräsentiert. Die Nachfrage war sehr groß, vorwiegend aus Nordamerika, wohin die Ware via Konstantinopel instradiert wurde. Auch Österreich-Ungarn (Wien und Budapest) bezog große Quantitäten. Deutschland und die übrigen Staaten zeigten weniger Interesse. Die große Nachfrage besonders nach alter Ware und die verhältnismäßig geringe Produktion und unregelmäßige Zufuhr, Lohnerhöhungen u. s. w. trieben die Preise bedeutend in die Höhe, und man kann sagen, daß alte und echtfärbige Ware immer mehr ab-, die anilingefärbte jedoch deren Erzeugung fabrikmäßig betrieben wird, zunimmt. Teppiche gelangten nur in Partien, Kurdschine (Eselstaschen) und Palasse (Überwürfe) stückweise zur Ausfuhr.

Die Preise notierten durchschnittlich en gros, auf Teppiche lokaler (kaukasischer) Provenienz pro Stück in Rubel: Guendsche: In der Größe von 32 englischen Quadratfuß, 15—16; Kasach: 50—52 englische Quadratfuß 25—30; Schirwan: 23—24 englische Quadratfuß 12—15; Kasagdscha: 15—18 englische Quadratfuß 12—14; Talisch: 28—30 englische Quadratfuß 13—14; Guba: 22—24 englische Quadratfuß 12—16; Derbent: 40—42 englische Quadratfuß 35—40; Sumach: 60—70 englische Quadratfuß 50—60; Karabach: 30—32 englische Quadratfuß 12—14. Aus Zentralasien und Persien importierte Ware: Tekin: Größe 70—75 englische Quadratfuß, 150—170 Rubel pro Stück, ist im Jahre 1906 wenig auf den Markt gekommen, und die Produktion echtfärbiger Ware hat entgegen den Vorjahren stark nachgelassen. Alte Tekiner findet man kaum mehr. Chorossan: pro m^2 12—20 Rubel (je nach der Qualität). Sultanabad (Feraghan) 10—12 Rubel pro m^2. Afgan: 60—70 Rubel pro Stück, 70—75 englische Quadratfuß, geht demselben Schicksal wie Tekiner Ware entgegen. Seidenteppiche in einer Größe von 24—25 englischen Quadratfuß erreichten je nach Qualität, 100—200 Rubel pro Stück. Kurdschine (Eselstaschen) notierten, je nach der Größe und Qualität, 2—6 Rubel pro Stück. Palasse (Überwürfe), je nach der Größe und Qualität, 5—15 Rubel pro Stück.

Was den Importhandel anbetrifft, so herrschte im allgemeinen auf den Lagern Knappheit. Vorsicht beim Bestellen einerseits, Schwerfälligkeit und Langsamkeit bei der Produktion in den Industriezentren Rußlands anderseits bewirkte, daß die Lagervorräte kein genügendes Assortiment aufweisen konnten. Der Import aus dem Auslande jedoch stand, trotz der bereits mehrfach geschilderten unruhigen Verhältnisse, unter denen nicht nur die Landwirtschaft, sondern auch Handel und Industrie mehr oder weniger schwer zu leiden hatten, jenem früherer günstiger Jahre nicht nach. Hier betätigte sich Unternehmungsgeist, und es waren vor allem die guten, ziemlich regelmäßigen Schiffsverbindungen, durch welche der Import aus dem Auslande, ungeachtet des schweren Druckes der allgemeinen politischen Lage, der auf Rußland und dem Kaukasus schwer lastete, sich verhältnismäßig flott und lebhaft abspielte. Regelmäßig verkehrten nach Batum: der Österreichische Lloyd, die deutsche Levantelinie und die französische Messageries Maritimes und die Gesellschaft Paquet, von denen die Levantelinie und die Messageries Maritimes auch die englischen Häfen bedienten. Seitdem der Export von Kistenpetroleum so stark zurückgegangen ist und hiedurch die Einfuhr englischen Weißbleches auf ein Minimum reduziert wurde, haben die englischen Schiffahrtslinien den regulären Verkehr mit Batum aufgegeben.

Eine Verschiebung zu gunsten des Importes aus dem Auslande war demnach im Jahre 1906 insofern wahrzunehmen, als die transkaukasischen Käufer einige Warengattungen, die früher von russischen Fabrikanten geliefert worden sind, aus dem Auslande bezogen, teils

Digitized by Google

weil sie auf eine pünktlichere Lieferung rechnen konnten, teils weil die Preise vieler russischen Waren infolge der Lohnerhöhung, Streiks, Arbeitszeitverkürzung u. s. w. (erhöhter Produktionskosten) gestiegen sind und den Preisen ausländischer Erzeugnisse gegenüber keine so großen Unterschiede mehr wie früher aufzuweisen hatten. Auch was die Kreditverhältnisse anlangt, wurden von den russischen Fabriken keineswegs günstigere Bedingungen gestellt, vielmehr vorwiegend gegen Kassa verkauft.

Aus dem europäischen Auslande kamen im Jahre 1900 Maschinen aller Art, Vollständige Einrichtung eines Kupferwalzwerkes aus Deutschland, landwirtschaftliche Maschinen aus Deutschland und Amerika, Eisen-, respektive Metallbearbeitungsmaschinen aus England und Holzbearbeitungsmaschinen hauptsächlich aus Deutschland. Pumpen und Dampfmaschinen teils aus England, teils aus Deutschland.

Metalle. Stahl kommt hauptsächlich aus Österreich, soweit es sich um Qualitätsware handelt. Billige Sorten, etwa 3 Rubel das Pud, decken die russischen Werke. Jedoch auch für gute Sorten dürfte sich das Absatzfeld in Rußland wesentlich verringern, weil in Libau und in Riga englische Werke Filialen errichteten, die als russisches Fabrikat bei allen Kronlieferungen einen vorgeschriebenen Vorzug genießen. Und schließlich kommt ihnen ja auch der Zoll zu gute. Von anderen Metallen kommt nur noch Zink in Betracht, das aus England kommt. Recht bedeutend war im Jahre 1906 der Bedarf an Zink in Barren zum Imprägnieren der Eisenbahnschwellen. Ein neues Werk in Alagir, ein belgisches Unternehmen, hat es im Jahre 1906 übernommen, den Bahnbedarf zu decken, wodurch England, der bisherige Lieferant, verdrängt wurde.

Stahldraht. Die beiden Bakuer Seilereien decken ihren Bedarf unverändert aus englischer Provenienz. Der Bedarf ist gestiegen und betrug im Jahre 1906 ungefähr 1000 *t*.

Fabrikate aus Metallen aller Art, inklusive Holzwerkzeugen, Messerwaren, Artikeln des Haushaltes, Beleuchtungskörpern etc. kommen zu größten Teilen aus Nordamerika und Deutschland, soweit es sich um Sachen handelt, die den Eingangszoll ertragen können und die nicht in Rußland erzeugt werden. Sensen bilden dagegen eine alleinige Ausnahme. Das Hauptquantum lieferte nach wie vor Österreich, und erst in zweiter Reihe kommt Frankreich in Betracht. Der Import gestaltete sich jedoch in den Jahren 1905 und 1906 infolge der Agrarunruhen und des Stillstandes in der Landwirtschaft nicht so günstig wie in den Vorjahren. Infolge der ungünstigen pekuniären Lage der Bauern, welche die Sensen bar zu bezahlen nicht in der Lage waren, konnten einige Partien nicht abgesetzt werden. Im Jahre 1907 stand dieser Import wiederum günstig.

Eisenwaren. Schlösser, Riegel, Türgriffe u. s. w., überhaupt Kleineisenwaren kamen im Jahre 1906 in großen Mengen aus Amerika, während sie früher vorwiegend aus Deutschland bezogen wurden. Österreich-Ungarn konnte die Konkurrenz infolge hoher Preise nicht aufnehmen.

Physikalische und musikalische Instrumente. Deutschland steht unverändert an der Spitze, doch kommen auch aus Frankreich optische Artikel und aus Österreich Blasinstrumente.

Chemikalien, Gerbstoffe und Öle. Ausländische Speiseöle kommen nur aus Frankreich, alles andere aus Deutschland und England, doch wird letzteres vom ersteren immer mehr verdrängt. So lieferte England in früheren Jahren an 1000 *t* Kupfervitriol alljährlich, das für die Weinkultur Verwendung und zollfreie Einfuhr findet. In letzter Zeit aber haben die deutschen Marken die englischen fast ganz verdrängt. Für dieselben Zwecke werden auch große Posten Schwefelblüte bezogen, welches Produkt ebenfalls zollfreier Einfuhr unterliegt. Einziger Lieferungsort ist Marseille.

Feuerfeste Ziegel bilden einen bedeutenden Importartikel aus England. Baku hat hierin sehr großen Bedarf, und die englische Ware konkurriert sowohl mit den Marken russischer Provenienz, als auch mit dem einheimischen Fabrikat, obwohl Fracht und Zoll mehr kosten, als der Wert der Ware ab englischem Werk beträgt.

Gewebe aus Wolle, Baumwolle und Seide, namentlich Modestoffe, sind im Jahre 1906 in Rußland infolge Arbeiterstreiks, Lohnerhöhungen und höherer Notierungen des Rohmateriales um 10—13 Prozent im Preise gestiegen, weshalb ausländische Fabrikate (natürlich handelt es sich nur um bessere Warengattungen, welche die hohen Zölle ertragen können) guten Absatz erzielten. Es konkurrierten Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich und England, kleine Quantitäten kamen aus Italien. Im allgemeinen waren die Bestellungen jedoch kleiner ausgefallen als im Jahre 1905.

Nach wie vor bedeutend war der Import von Kamelhaarriemen, hauptsächlich für den Bakuer Platz, dessen einheimische Spinnerei noch nicht auf der Höhe steht, um den ganzen Bedarf decken zu können.

In Herrenhüten war der Konsum im Jahre 1906 entgegen den ruhigen Vorjahren geringer und entsprach einem Werte von ca. 15.000 Rubel, wovon zwei Drittel auf Italien, der Rest auf Österreich-Ungarn entfallen.

In Schuhen österreichischer Provenienz — vor allem Damen- und Kinderschuhe, da die schweren Herrenschuhe des großen Gewichtes wegen den Zoll weniger vertragen — ist im Jahre 1906 ein relativ gutes Geschäft gemacht worden, da viele inländische russische Schuhfabriken ihren Betrieb einstellen mußten, andere aber infolge starker Lohnerhöhung nur bedeutend teurer produzieren konnten und daher der österreichischen Konkurrenz gegenüber ungünstiger gestellt wurden.

In Stoffen (Kammgarn, Cheviot- und Egalisierungstuchen) sowie Tuchen für Herrenkleider ist, da die englische (Egalisierungstuche österreichische) Ware gegenwärtig nur um ein weniges teurer ist als die ordinäre russische, eine Steigerung des Importes zum Nachteile der russischen Industrie zu verzeichnen. Gute russische Ware kostet hier von 5 Rubel angefangen das Arschin, während die englischen, abgesehen von der bedeutend besseren Qualität, sich nur um 3 Prozent teurer stellen. Österreichische Egalisierungstuche wurden im Jahre 1906 hier bereits direkt abgesetzt, während sie früher über Moskau und Warschau, also aus zweiter Hand kamen.

Der Konsum von Papierwäsche war im steten Steigen begriffen und wurde hauptsächlich aus Deutschland (Leipzig) bestritten.

Perlmutterknöpfe. Der Import dieses Artikels ist im Jahre 1906 entgegen dem Jahre 1905 bedeutend gestiegen. Österreichische Fabrikate sind seit jeher im Kaukasus sehr gut eingeführt und wurden auch im Jahre 1906 den französischen und italienischen Fabrikaten vorgezogen.

Auch in Gablonzer Artikeln war der Import im Jahre 1906 dank der diesmal ziemlich regen Beschickung des Kaukasus mit Reisenden aus der Monarchie ein größerer als in den vergangenen Jahren, trotzdem die Preise in Österreich für die genannten Artikel eine ziemliche Preissteigerung zu verzeichnen hatten, (anfangs 1906 gingen die Preise um 6, später sogar um 10 Prozent hinauf).

Infolge starker Erhöhung des Einfuhrzolles ist der Import von feuerfesten Kassen unmöglich gemacht worden; Kassenschränke stellen sich jetzt, je nach der Größe, um 20—30 Rubel pro Stück teurer.

Wiener Phantasieartikel gingen nach wie vor lebhaft, während die Wiener Bronzeindustrie geringer vertreten war und immer mehr von den bereits recht hoch entwickelten russischen Fabrikaten (Petersburg und Moskau) verdrängt wurde. In Spazierstöcken machte Österreich trotz des hohen Zolles noch immer ein gutes Geschäft nach dem Kaukasus. Bleistifte, ebenfalls aus Österreich, gingen nach wie vor recht flott, ebenso Tinte, worin Österreich ein großes Geschäft nach Tiflis macht und beinahe den ganzen Bedarf im Kaukasus deckt.

In emailliertem Geschirr hatten im Jahre 1906 ungarische Firmen einen bedeutenden Absatz nach dem Kaukasus.

Im Import von Kolonialwaren war eine Veränderung, und zwar zu gunsten unserer (Triester) Exportfirmen zu verzeichnen. Diese Waren wurden früher vorwiegend aus England bezogen, letzteres war aber in den Lieferungskonditionen derart schwierig gewesen und verkaufte vielfach nur gegen Voreinsendung des Betrages, während die Triester Häuser den besten kaukasischen Firmen einen wenn auch kurzfristigen Kredit noch gewährten. Daher wurden auch unsere Waren den englischen vorgezogen. Es kamen hiebei hauptsächlich diverse Gewürze (Pfeffer, Nelken etc.) in Betracht, nach welchen in Transkaukasien eine starke Nachfrage herrschte. Der Jahreskonsum in Gewürznelken erreichte während des Jahres 1906 ca. 200 000 Pud und Transkaukasien ist in diesem Produkt sehr aufnahmsfähig. Die Preise stellten sich Rubel 17·15—18 pro Pud. In Kaffee beherrschte nach wie vor Hamburg den Markt, und der Jahreskonsum hat um 10 Prozent zugenommen. Die Preise notierten in Rubel pro Pud: Ceylon: 19—22, je nach Qualität, Guatemala: 18—18·50, Santos: 15—16, Karakas: 16—17, Mokka: 24—25, Rio: 13—13·75.

Stärke: Im Jahre 1906 konkurrierte mit England vorwiegend Deutschland, Rußland hat weniger verkauft als im Jahre 1905. Für die Kiste wurden gezahlt Rubel 18·50—19.

Der Konsum von Weihrauch nimmt von Jahr zu Jahr zu und der Amtsbezirk ist, der mohammedanischen Bevölkerung wegen sehr aufnahmsfähig. England beherrschte den Markt und erzielte Rubsl 7·55—13·25 pro Pud, je nach Qualität. Siamesischer Weihrauch erreichte sogar 65—70 Rubel pro Pud und wurde vorwiegend von der bemittelten Klasse gekauft.

Baumöl. Der Import in Baumöl (Olivenöl) ist im Jahre 1906 stark zurückgegangen. Öl lokaler Provenienz findet der billigen Preise wegen immer mehr Verbreitung. Kleine Mengen kamen aus Gallipoli (Rubel 10—10·30 pro Pud), Mythilene (Rubel 9·80—9·90) und aus dem Süden von Griechenland. In feinem Olivenöl beherrschte Frankreich nach wie vor den Markt. Kleinere Mengen kamen auch aus Österreich-Ungarn (Triest), doch konnte letzteres der hohen Preise wegen nur schwach konkurrieren. Die Preise notierten durchschnittlich: Rubel 17·50—20 pro Pud in Fässern. Nizzaer Öl kam in Blechkisten zu 20, 10 und 5 Pfund auf den Platz.

Der Reisimport hat im Jahre 1906 infolge der schlechten Ernte im Jahre 1905 und dem Stillstande der meisten Schälereien zugenommen. Es konkurrierten Italien und England (siamesisches,

Digitized by Google

italienisches erzielte Rubel 3·25—3·90, englisches Rubel 4·80—5 pro Pud.

Weinstein- und Zitronensäure. Österreich-Ungarn konkurrierte im Jahre 1906 mit Erfolg mit England, Deutschland und Rußland.

Sardinen. Frankreich beherrschte nach wie vor den Markt. Kleinere Quantitäten kamen aus Österreich. Vorzüglich gingen die Sorten in Tomaten und ohne Gräten. Die Preise waren sehr verschieden und notierten je nach Packung und Qualität. Französische: 18—78 Rubel pro Kiste; österreichische Grado: Rubel 11·75—28 pro Kiste.

Fayence. Deutschland und England konkurrierten im Jahre 1906 erfolgreich mit Rußland. Österreich (Böhmen) hatte jedoch auch gute Resultate im Vergleiche zu den Vorjahren erzielt. Der Umsatz erreichte in Tiflis allein 200.000 Rubel.

Seife. Im Jahre 1906 hat nur Deutschland und Frankreich ganz geringe Quantitäten feinster Ware abgesetzt. Der enorm erhöhte Zollsatz macht den Import beinahe unmöglich. Auch die Konkurrenz von Warschau, Petersburg und Riga wirkte hemmend auf denselben. Der Gesamtumsatz erreichte 250.000 Rubel.

Korke. Ausländisches Produkt kam nur in Platten auf den Markt und aus Deutschland sowie England. Der Konsum von Flaschenkorken wurde von Rußland, und zwar Odessa, gedeckt. Jahresumsatz 1,200.000 Rubel.

Essenzen. Essigessenzen kamen zum Teil aus Österreich-Ungarn, zum Teil aus Deutschland. Da man dieselben dem Weinessig beimengt, ist der Konsum entgegen dem Jahre 1905 um 5 Prozent gestiegen. Jahresumsatz 800.000 Rubel.

Leim. Der hohe Zollsatz hat den Import von Tischlerleim im Jahre 1906 vollständig aufgehoben. Rußland hat auf dem Tifliser Platze einen Absatz von rund 200.000 Rubel erzielt.

Bleiweiß wurde vorwiegend aus England und Österreich-Ungarn bezogen. Guten Absatz fand die englische Marke Brandram und die österreichische Grau-, Grün- und Weiß-Siegel. Die Ware aus England kam zumeist über Odessa, die österreichische direkt über Batum. Die Preise notierten Rubel 5·80 bis 6·10 pro Faß.

65gradiges Wasserglas wurde im Jahre 1906 nur in unbedeutenden Mengen aus England bezogen, während das russische Fabrikat den Markt beherrschte. Die Preise stellten sich auf Rubel 1·85—1·90 pro Pud.

Der Schrotbedarf wurde vorwiegend von England gedeckt, und der Preis betrug Rubel 4·90—5 (Qualität Lagomassiono).

Im Jahre 1906 haben in Astrachan die Preise für Farben, welche beim Anstrich von See- und Flußfahrzeugen Verwendung fanden, eine Steigerung von 30 Prozent zu verzeichnen gehabt. Oxyde notierten Rubel 4·40 statt Rubel 3·60, Zink- respektive Bleiweiß Rubel 7·20 statt 5·60, Ocker oder Mumie 4 Rubel (blieb unverändert), Ultramarin 8—16 Rubel je nach Qualität, Olivengrün Rubel 5·20—5·80, sämtliche pro Pud. Der Jahresumsatz betrug 400.000 Pud und entfielen auf Oxyde 10.000 Pud, Zink und Bleiweiß 30.000 Pud, Ocker und Mumie 30.000 Pud, Ultramarin 3000 Pud, Olivengrün 40.000 Pud.

Im Jahre 1906 wurden aus Transkaukasien und Persien zirka 3200 Pud Bienenwachs nach Astrachan importiert, welches in der Fabrikation von Eparchial(Kirchen)kersen Verwendung fand. Transkaukasisches gesottenes Wachs notierte Rubel 25·95 pro Pud, persisches rohes Wachs Rubel 24·65 pro Pud. Transkaukasisches Wachs mit einem Rückstand von bloß 5 Prozent wurde bei der Kerzenfabrikation dem persischen mit einem Rückstand von 15 Prozent vorgezogen.

Die Frühjahrspreise der Metalle in Astrachan im Jahre 1906 sind mit Schluß desselben im allgemeinen um 10 Prozent gestiegen. Diese Tendenz machte sich hauptsächlich bei Traversen, Faßreifen und sortiertem Eisen fühlbar, letzteres notierte Rubel 1·45 statt 1·30, Kesselblatteisen notierte Rubel 2—2·40, Lafetteneisen Rubel 1·50—2·40. Gußeisen und Zink wiesen sogar eine Preissteigerung von 30 Prozent bei geringen Vorräten auf. Blei war nur in ganz kleinen Mengen vorhanden. Zink erzielte 7 Rubel pro Pud, Messing 22 Rubel pro Pud, Kupfer 24 Rubel pro Pud. Die fortgesetzten partiellen Streiks ließen eine Stabilität der Preise im Jahre 1906 nicht zu. Nägel (4—8 Zoll) notierten Rubel 2·70—3 das Pud. Samovare (Teemaschinen) sind um 1 Rubel pro Pud gestiegen. Die Preise auf Sensen blieben unverändert 35 Kopeken bis 1 Rubel pro Stück je nach der Qualität. Seit der Errichtung des Eichamtes, die zu Beginn des Jahres 1906 erfolgte, herrschte große Nachfrage nach Wagen und Gewichten.

In Astrachan wurden im Jahre 1906 aus Persien entgegen 1905 verhältnismäßig große Quantitäten von Fellen, beziehungsweise Rauhwaren eingeführt, und auch die Preise hatten 10—15 Prozent Steigerung aufzuweisen. Verkauft wurden vorwiegend: Füchse 20.000 Paar, Schakale 10.000 Paar und eine unbedeutende Menge von Wolfs- und Fischotterfellen, Marder 4000 Paar. Die Ware war zumeist schon im Jahre 1905 an Ort und Stelle in Persien von Leipziger Kommissionären aufgekauft worden. Die Preise notierten in Astrachan in Rubel pro Paar: Füchse: Täbris 5, Kaswin 4·75, Ardabil 4·50, Chorossan 3·60—4; Marder: Täbris 18, Kaswin 17, Ispahan 16. Baumedelmarder wurde vom ausländischen Markte als Zobel verkauft und erreichte in Rubel pro Paar: Mazandaran 22—24, Schakal 1·90—2·25, Fischotter 16—20, Wolf 4—5. Lammfellchen (Karakul) haben im Jahre 1906 entgegen dem Jahre 1905 gleichfalls eine Steigerung um 10 Prozent erfahren. Im Jahre 1906 wurden aus Persien ca. 50 Ballen (Lammfellchen) zu je 30 Fellen, zusammen 15.000 Stück eingeführt. Die Preise auf diese notierten: Schiraz 20—34 Rubel pro 10 Stück entgegen 18—22 Rubel im Jahre 1905, Ispahan 14 Rubel pro 10 Stück, Tigran 14 Rubel pro 10 Stück, Bagdad 10 Rubel pro 10 Stück. Die letzten drei Sorten haben nur eine geringere Preissteigerung erfahren. Die feinsten Lammfellchen, Gerat, stiegen von 45 auf 60 Rubel pro 10 Stück. Die Nachfrage des Auslandes nach Fellen, besonders nach Iltisfellen war im Jahre 1906 eine recht bedeutende, und außer den vorangeführten feineren Fellsorten wurden auch gewöhnliche Schaffelle, und zwar gegen 200 Ballen exportiert.

Der Eisenbahnverkehr wickelte sich im Jahre 1906, seit der Einführung des Kriegszustandes auf der Transkaukasischen Hauptlinie, wodurch die Verkehrsverwaltung unter militärische Leitung gestellt wurde, dank der von der Regierung getroffenen strengen Maßnahmen, ziemlich regelmäßig ab und war seither durch keinerlei Streiks und andere Störungen unterbrochen. Derselbe weist auch eine Steigerung gegenüber dem Jahre 1905 sowohl in der Passagier- als auch Güterbeförderung auf. Auf den eine Länge von 1532 Werst betragenden Linien der Transkaukasischen Eisenbahn wurden befördert: ca. 4,650.000 Passagiere gegen 3,800.000 im Jahre 1905, was eine Einnahme von 3,320.000 Rubel gegen 2,870.000 Rubel im Vorjahre ausmacht. Waren wurden für ca. 16 Millionen Rubel befördert, d. i. ungefähr ebensoviel als im Jahre 1905. Im Eisenbahnverkehr Mittelasiens mit dem europäischen Rußland ist im Jahre 1906 (15. Juni) eine wichtige Neuerung in Kraft getreten, indem für alle über Taschkent führende Strecken im Verkehr mit Rußland direkte Fahrkarten verabfolgt werden. Auch für Fracht- und Eilgut gilt nunmehr der Tarif für den direkten Verkehr. Gegen Ende 1906 (Anfang Dezember) wurde die neue Bahnlinie Eriwan—Dschulfa dem öffentlichen Personenverkehr übergeben. Diese Bahnlinie war schon früher zum Güteraustausch herangezogen worden.

Die seit Jahr und Tag schwebenden anderen Bahnbauprojekte konnten leider keinen Boden gewinnen. Weder das Projekt der Kachetiner Bahn, noch das der Vereinigung zwischen Tiflis und Wladikavkas, konnten realisiert werden. Bezüglich letzterer, die bekanntlich als eine elektrische Vollbahn gedacht wird, sind in neuerer Zeit wieder Konzessionsbewerber aufgetreten, denen es aber an dem notwendigen Kapital vorerst noch fehlt. Einer Gruppe, die »Obschtestwo Sakavkaskych Podjesnych Putey.« (Gesellschaft für Transkaukasische Zufuhrwege) zu zeichnen beabsichtigt, ist der Bau einer 100 *km* langen Strecke von Ewlach nach Schuscha und einer Strecke von ca. 20 *km* von Udschary nach Geoktschai konzessioniert worden. Dieser kleine Bau ist gedacht als Ausgangspunkt eines Bahnstranges, der über Nucha, dem Zentrum der kaukasischen Seidenindustrie, an die obenerwähnte Kachetiner Bahn Anschluß finden soll.

Im Ferganagebiet (Zentralasien) lenkte die neueröffnete Schienenverbindung von Taschkent nach Orenburg den Warenaustausch nach einer neuen Richtung, freilich auf Kosten der bisherigen Verbindung. Ein großer Teil der Gütermassen, die ihren Weg via Krasnowodsk am Kaspisee nahmen, gingen dieser Route verloren. Das galt hauptsächlich dem Handel Ferganas, der sich bis in das Kaschgargebiet (Chinesisch-Turkestan) hineinzieht, während die Gebiete Buchara, Chiva und das engere Transkaspien, ihrem bisherigen Verkehrswege treu bleiben konnten.

Die russische Regierung hat im Jahre 1906 vier Partien Ingenieure behufs Durchführung der technischen Vorarbeiten für die demnächst zu erbauende Verbindungsbahn zwischen Sibirien und Zentralasien in der Richtung Uralsk—Taschkent, Orenburg—Semipalatinsk und Taschkent—Tomsk abkommandiert, welche mit der Trassierung bereits be-

Digitized by Google

gonnen haben. In Anbetracht der großen strategischen Wichtigkeit und ökonomischen Bedeutung dieser neu projektierten Bahn, wurde überdies beschlossen, zwecks Studiums des Rayons Taschkent — Wjerny — Semipalatinsk — Barnaul — Tomsk im Jahre 1907 eine gemischte Kommission an Ort und Stelle zu entsenden. Überdies sind Zweiglinien nach Zmejnogorsk und Ustjkamennogorsk geplant.

Der Verkehr auf der Bahn nach Astrachan wurde im September des Berichtsjahres eröffnet. Die Züge verkehren von der Station Krasny-Kut bis zum Fluß Busan, der 40 Werst von Astrachan entfernt ist. Die Bahn wurde von der Rjäsan—Uralsker Eisenbahngesellschaft gebaut.

Der Automobilverkehr ist im Kaukasus noch nicht entwickelt. Dies ist zum Teil wohl darin begründet, daß sich das Land für den Gebrauch von kostbaren Kraftfahrzeugen mangels guter Wege wenig eignet. Zum Teil tragen aber auch die unruhigen Verhältnisse die Schuld daran, insofern als sich die Behörden infolge derselben veranlaßt gesehen haben, die Benützung von Automobilen starken polizeilichen Beschränkungen zu unterwerfen. Eine solche Beschränkung ist im Jahre 1906 für Tiflis ergangen, wodurch die wenigen Automobile, die es in der Stadt gab, völlig verschwunden sind. Für den Kaukasus dürfte neben Tiflis nur noch Baku als Absatzmarkt in Frage kommen, obwohl auch letztere Stadt mit ihrem bergigen Terrain für Automobile wenig geeignet erscheint. Auf größeren Absatz wird vielleicht zu rechnen sein, sobald sich der Kaukasus im weiteren Umfang als bisher dem Touristenverkehr erschließt. Auch sind in der Zukunft Automobilverbindungen zwischen einzelnen Ortschaften nicht ausgeschlossen, und es hat an Anregungen hiezu nicht gefehlt. So ist in letzter Zeit um die Konzession einer Automobilverbindung zwischen Gori und dem Dorfe Zchinvali angesucht worden. Auch soll die Errichtung eines Kraftwagenverkehrs zwischen Batum-Abasttman und Achalzych geplant sein.

BIERBRAUEREI IN SALONICH.

(Nach einem Bericht des k. u. k. Generalkonsuls in Salonich Gottlieb Para.)

Die Salonicher Bierbrauerei »Misrachi, Fernandez & Comp.« war mit Rücksicht auf die von Tagzu Tag immer mehr steigenden Geschäftsanforderungen gezwungen, ihre Betriebsanlagen zu erweitern, welche Vergrößerung teilweise bereits im Jahre 1906, teilweise im Jahre 1907 durchgeführt worden ist und sich auf nachstehende Baulichkeiten erstreckte:

I. Mälzerei. Die Malzbereitung geschah bisher in den zu diesem Zwecke oberirdisch, ziemlich gut angelegten Tennen, in welchen die Reinigung der Gerstenkörper in den dazu bestimmten Vorrichtungen, das Weichen sowie der Keimungsprozeß vor sich gegangen ist. Man bezeichnet dieses Verfahren als Tennenmälzerei. Im Jahre 1907 ist die in Rede stehende Fabrik zu sogenannter Trommelmälzerei (mechanisch-pneumatische Mälzerei) übergegangen. Dieses System beruht auf der Anwendung eines mit Feuchtigkeit gesättigten Luftstromes von konstanter Temperatur, welchen man durch das in hoher Schicht ausgebreitete Keimgut hindurchführt.

Es wurden: 1. vier Stück Trommeln, die je $7^1/_2$ *t* Gerste aufnehmen, in Betrieb gestellt; 2. eine Darre von 64 m^2 Hordenfläche neu eingerichtet (Zweihordendarre). Die Darrdauer ist konstant (48 Stunden). 3. Die Malz- und Gerstenlager wurden bedeutend vergrößert sowie größere Malz- und Gerstenputzereien angelegt. Die Mälzerei wurde nach den von einer Erfurter Firma ausgearbeiteten Plänen (diese Firma lieferte auch die notwendigen Maschinen) eingerichtet. Zur Malzbereitung verwendet man in der Salonicher Brauerei zweierlei Gerstensorten, und zwar: die anatolische Gerste (die Keimung vollzieht sich rascher und leichter) und die aus der Gegend von Monastir und Kumanowo (makedonische) bezogene Gerste mit langsamer Keimfähigkeit. Der gegenwärtige Bedarf an Gerste beträgt 600.000 Oka, wovon die Hälfte auf die anatolische (in der Preislage von 48 Para pro Oka, franko Bord Salonich in eigenen Säcken) und die andere Hälfte auf die inländische Gerste (in der Preislage von 38—48 Para pro Oka franko Eisenbahnstation) entfällt. Im Jahre 1906 wurden von einer Budapester Firma acht Waggons Malz bezogen. Diese Sendung dürfte als die letzte betrachtet werden, da die jetzige Mälzerei im stande ist, den ganzen Bedarf (pro 1907 wurden 460.000 Oka Malz erzeugt) der Brauerei selbst zu erzeugen, ja selbst darüber.

Die abfallenden Treber und Malzkeime, welche in Salonich getrocknet werden (ca. 120 *t* jährlich), werden nach wie vor nach Deutschland in der Preislage von 96—104 M. pro *t* exportiert. Hopfen bezog die Brauerei im Jahre 1907 5000 *kg*, wovon 3000 *kg* auf Österreich-Ungarn (Saaz), 280 Francs pro 50 *kg* und 2000 *kg* auf Bayern (Bamberg) 212 Francs pro 50 *kg* entfielen.

II. Bierkeller. Die in der Brauerei befindlichen Bierkeller wurden ebenfalls in entsprechender Weise vergrößert, und zwar: 1. Der oberirdische Gärkeller, in welchem das Bier nur zur Hauptgärung gelagert wird, wurde zur Aufnahme von weiteren 400 *hl* vergrößert. 2. Ein zur Aufnahme von 2600 *hl* bestimmter neuer Lagerkeller (wurde noch im Jahre 1906 fertiggestellt); 3. ein weiterer Lagerkeller, zur Aufnahme von ca. 3000 *hl* Bier, befindet sich im Baue; die Einrichtung desselben dürfte in einigen Monaten vollständig beendigt sein. Zur Ergänzung der Bierfässer wurden im Laufe des Jahres 1907 in Deutschland 48 Stück Lagerfässer (60—40 *hl* Inhalt) bestellt; weitere 30 Stück Lagerfässer dürften erst zu einem späteren Zeitpunkte ebenfalls in Deutschland angeschafft werden. Die als unzulänglich erkannte Sommerflaschenfüllerei wurde vergrößert und mit neuen Reinigungs- und Füllungsapparaten versehen.

III. Eisfabrik. Die bei der Bierbrauerei bestehende Eisfabrik wurde ebenfalls mit neuen, von einer Wiesbadener Eismaschinengesellschaft bezogenen Maschinen ergänzt, und zwar: 1. Kompressionsmaschine (Kompressor Nr. 14) mit einer Kälteleistung von 150.000 Kalorien pro Stunde; 2. ein entsprechend großer Eisgenerator, welcher die Eiserzeugung und die Kellerkühlung besorgt; 3. ein Ammoniakkondensator. Als Betriebskraft wurde ein von der Firma Güldner in München bezogener Sauggasmotor (160 H. P.) nebst Gaserzeugungsanlage aufgestellt; als Brennmaterial wird Anthrazit (besitzt 92 Prozent Kohlenstoff) aus England zu dem gegenwärtigen Preise von 42 sh. pro *t* verwendet. Die Eisfabrik erzeugt täglich 15—18 *t* (bisher nur 10 *t* pro Tag) Eis.

Die Salonicher Bierbrauerei wird als selbständiges Gewerbe, welches sich mit der Zeit zur Großindustrie entwickeln dürfte, betrieben. Die Jahreserzeugung beträgt gegenwärtig 18.000—20.000 *hl*, welche Ziffer sich in beinahe gleiche Teile auf den Lokalkonsum, das Hinterland und Konstantinopel verteilt. Außer dem Salonicher Bier werden noch nachstehende ausländische Biere in Salonich konsumiert, und zwar:

Spatenbräu (jährlicher Verbrauch ca. 12—16 Waggons à 60—65 *hl*); Pschorr detto; Steinbruch (die Einfuhr, bisher ein halber Waggon, hat erst im Jahre 1907 angefangen). Auf einen ständigen Absatz könnte — mit Rücksicht auf den ziemlich langen Transport — nur dann gerechnet werden, wenn die Fabrik tatsächlich ein gut abgelagertes Bier nach Salonich liefern würde; auch wäre es nötig, daß der Abnehmer mit der Biermanipulation gut vertraut sei. Außerdem werden noch große Posten Münchener Flaschenbier teils für Salonich, namentlich aber für Kavalla und Thasos importiert (ca. 30 Kisten pro Woche). Monastir bezieht Pschorrbräu direkt in Waggonladungen ab München (ca. 8 Waggons) und auch Steinbrucher Bier, welches in Monastir teils vom Faß ausgeschenkt, teils in Flaschen gefüllt wird, wozu der betreffende Wirt die gesamte Einrichtung angeschafft hat (die in Monastir gefüllten Flaschen dürfen mit den Etiketten und Kapseln der Brauerei versehen werden); dasselbe soll jedoch für den makedonischen Geschmack zu leicht sein und dürfte in Kürze durch Senosetscher Bier ersetzt werden.

WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE IN PALÄSTINA.

(Nach dem Berichte des k. u. k. Konsulates in Jaffa für das III. Quartal 1907.)

Nachdem die Wintergetreideernten im südlichen und mittleren Palästina äußerst spärlich ausgefallen waren, hat auch die Durraernte viel zu wünschen übrig gelassen, indem dieselbe um ca. 25 Prozent gegen das Jahr 1906 zurückgeblieben ist. Die Sesamernte war hingegen um ca. 20 Prozent besser als jene des Jahres 1906, doch soll die Qualität durch den im September ganz gegen die Regel und unvermutet während der Trocknung eingefallenen Regen etwas gelitten haben. Die Gesamternte wird auf 2,000.000 Oka = ca. 25.000 *q* geschätzt. Im Nachbarbezirke Gaza,

Digitized by Google

wo unter normalen Ernteverhältnissen die beste Qualität produziert und der Sesamkultur auch eine große Anbaufläche gewidmet wird, hat im Jahre 1907 sozusagen gar keine Ernte stattgefunden. Sesam notierte schon zu Anfang der Saison 1 Oka = 3 Piaster (Beiruter Kurs: 20 Francs = 100 Piaster) loko Magazin Jaffa, was einem Preise von Francs 43·7 pro 100 *kg* entspricht. Die Preise stiegen bald bis auf 4 Piaster pro 1 Oka oder Francs 58.2 pro 100 *kg* und gingen schließlich auf 54 Francs pro 100 *kg* zurück, während im Jahre 1906 der Durchschnittspreis 42 Francs pro 100 *kg* betrug. Diese abnorm hohe Preislage wird hauptsächlich auf das Mißlingen der afrikanischen Erdnußernte zurückgeführt, indem die Nachfrage nach Sesam, welcher an Stelle der Erdnüsse zur Ölfabrikation in Europa herangezogen wurde, besonders lebhaft wurde. Lupinen ergaben einen guten Ertrag. Die Gesamternte wird auf 150.000 Kele, das sind ca. 50.000 *q* geschätzt. Die Preise notierten ursprünglich $12^1/_2$ Francs pro *q*, sie stiegen auf 17·7 und gingen schließlich auf 17 Francs pro *q* loko Magazin Jaffa zurück. Es fand ein Export von 13.200 *q*, hauptsächlich nach Deutschland, Frankreich und Ägypten statt.

Die Weinlese war quantitativ und qualitativ unbefriedigend, und die Gesamternte wird auf kaum 43.000 *q* Rohtrauben, d. i. nicht einmal die Hälfte des Ertrages im Jahre 1906, eingeschätzt. Als Grund für diesen enormen Ausfall der Weinlese wird unter anderem der Umstand angegeben, daß die Regenperiode im Vorherbste 1907 zu spät eintrat und dem Boden nicht hinreichend Wasser zugeführt hätte. Das Weingeschäft war ein wenig belebter als zuvor und der Export erreichte ca. 4200 *hl*. Die Orangen versprachen einen mittleren Ertrag, der, relativ genommen, gegen den des Jahres 1906 zurückbleiben dürfte. Da aber im Jahre 1907 mehrere der neuangelegten Orangengärten bereits ihren ersten Ertrag liefern werden, so dürfte sich kein nennenswerter Ausfall ergeben und das Gesamterträgnis so ziemlich dem des Jahres 1906 gleichkommen. Der Export begann schon gegen Ende September 1907 und richtete sich anfänglich zumeist nach Triest, wohin ungefähr 13.000 Kisten abgesetzt wurden. Die Früchte sind zu jener Zeit noch unreif, erzielten aber verhältnismäßig gute Preise, da eine Kiste mit 8—10 Francs loko Triest berechnet wurde. Die Hauptkampagne nimmt erst im Dezember ihren Anfang. Die Olivenkulturen versprachen nur mehr einen mittleren Ertrag. Die Ernte beginnt im November und dürfte nach Schätzungen 10.000 *q* Öl ergeben.

Die Marktlage war das ganze III. Quartal 1907 hindurch ohne größere Lebhaftigkeit. Die Inkassi gingen nur schleppend ein, und auch ein Falliment einer ziemlich bedeutenden Kolonialwarenfirma stand bevor. Das Weingeschäft und die beginnende Orangenausfuhr brachten einiges Leben in den Markt. Die Platzpreise einiger Artikel haben eine ungewöhnliche Höhe erreicht. Namentlich Cerealien, Brotfrucht, Mehl und dergleichen sind im Preise gestiegen. Es notierten pro *q*:

Durrah Francs 15·7—17·8 gegen 12 Francs im Jahre 1906, Gerste 13—16 gegen 10—11 Francs, Weizen $22^1/_2$—26 gegen 18 Francs, Lupinen 16—17·8 gegen 9 Francs, Sesam 43·7—58·5 gegen 42 Francs, weißes Weizenmehl 40 gegen 28 Francs, ordinäres Weizenmehl 33 gegen 21 Francs; Zucker 1 Oka zu $3^1/_4$ Piaster[1] corr. zu 52 Centimes gegen 3 Piaster corr. im Jahre 1906, Petroleum 1 Kiste zu Francs 7·5 gegen 7 Francs im Jahre 1906, Bauholz 1 m^3 70—80 Francs gegen 60—70 Francs im Jahre 1906, Orangenkistenholz, und zwar Brettchen für 1 Kiste = 1 Franc gegen 80 Centimes im Jahre 1906.

Der Import belief sich im III. Quartal 1907 auf zirka 4,850.000 Francs, wovon auf Österreich-Ungarn ca. 800.000 Francs entfallen. Bemerkenswert ist, daß in diesem Quartal ein namhafter Teil der österreichischen Zuckereinfuhr über Hamburg erfolgte. Der Export erreichte kaum 1,650.000 Francs, wovon auf die Monarchie kaum 100.000 Francs entfallen dürften. Die Reede von Jaffa wurde im III. Quartale 1907 von 287 Seglern mit 12.372 *t* und 129 Dampfschiffen mit 212.342 *t* angelaufen. Es befanden sich darunter: 23 unter englischer, 22 unter französischer, 29 unter österreichischer, 8 unter italienischer, 4 unter deutscher, 26 unter russischer, 3 unter türkischer, 10 unter griechischer, 3 unter belgischer und 1 unter holländischer Flagge.

WETTBEWERB TSINGTAUS IM NORDCHINESISCHEN HANDEL.

Nach einem interessanten Berichte der in Tientsin erscheinenden »The China Times« vom 17. November 1907 teilen die »Hamb. Nachr.« nachstehendes über die kommerzielle Stellung Tsingtaus in Ostasien mit, wobei die Verhältnisse des anderen Hafens der Provinz Schantung, nämlich Tschifu, den Ausgangspunkt der Darstellung bilden. Es wird darin ausgeführt, daß, wenn auch das Jahr 1906 sowohl für die fremden wie für die chinesischen Kaufleute in Tschifu gleich nutzbringend genannt werden dürfe, dennoch die Gesamtzahl des dortigen Handelsumsatzes, die etwa $114^1/_2$ Millionen Mark betrug, im Vergleich zu den Umsätzen der letzten fünf Jahre durchaus nicht befriedigend genannt werden könne. Allerdings sei ein Vergleich zwischen dem Jahre 1906 und den Jahren 1901 bis 1905 kaum gestattet. Gerade das Jahr 1905 sei als ein Rekordjahr Tschifus zu bezeichnen; aber auch die Jahre von 1901 bis 1904 seien Ausnahmsjahre zu nennen. 1905 sei das Schlußjahr des russisch-japanischen Krieges gewesen und die abnorm hohen Verschiffungen nach der Mandschurei in den ersten drei Monaten nach dem Friedensschluß seien zum größten Teil über Tschifu gegangen. Die neuen Einrichtungen in Dalny und Port Arthur sowie ihre Verproviantierung vor und kurz nach dem Ausbruche des Krieges hätten eine ganz ungewöhnlich starke Nachfrage nach allen Waren hervorgerufen, die naturgemäß bei der Lage Tschifus dort gedeckt worden sei. Nun sei dies alles vorüber und die gewöhnliche Lage der Dinge wieder eingetreten. Um daher ein richtiges Urteil über das Jahr 1906 gewinnen zu können, müsse zurückgegangen werden auf das Jahr 1901 und früher. Und da sei allerdings ein großer Fortschritt zu verzeichnen. Aber trotzdem ist Tschifus Handel von Tsingtau ungeheuer bedroht.

Obwohl also Tschifu stolz sein darf auf den fortschreitenden Charakter seines Handels in der Vergangenheit und auch auf die Ergebnisse des Jahres 1906, die nach allem kein besonders erhebliches Fallen aufweisen, so ist doch sein weiteres Gedeihen ohne allen Zweifel durch den Wettbewerb Tsingtaus bedroht, und man darf in keiner Weise gleichmütig in die Zukunft blicken. Vor 1900 war Tschifu in der stolzen Lage, der einzige Hafen der Provinz Schantung zu sein, wenn man von Tientsin absieht. Aber seitdem ist ihm in der benachbarten deutschen Kolonie eine scharfe Konkurrentin erstanden, die von Jahr zu Jahr mehr und mehr den Handel an sich gezogen hat, der sonst nach Tschifu gegangen wäre. Daß das aber in noch weit höherem Maße auch in Zukunft der Fall sein wird, ist nur zu wahrscheinlich.

Tsingtau besitzt zwei große Vorteile: zunächst einen vorzüglichen Hafen mit Werften und allen anderen Einrichtungen zum Laden und Löschen von Schiffen, ferner eine Eisenbahnlinie, die nicht nur gerade auf die Bezirke, auf deren Produktionsfähigkeit der Ausfuhrhandel Tschifus angewiesen ist, nachteilig einwirkt, sondern durch die auch noch die an ihr selbst liegenden Handelsplätze gekräftigt und genährt werden. Demgegenüber besitzt Tschifu keinerlei Verkehrserleichterungen irgendwelcher Art mit dem Innern und der Hafen selbst ist in so hohem Maße den dort

Digitized by Google

im Winter vorherrschenden heftigen Nordstürmen ausgesetzt, daß nicht selten Dampfer drei oder vier Tage lang dadurch am Laden oder Löschen verhindert werden. Infolgedessen haben die hervorragenden Vorteile, die Tsingtau als Hafen Tschifu gegenüber aufweisen kann, in Verbindung mit dem dortigen größeren und tatkräftigeren Handelsmarkte Tschifu überflügelt, und das Ergebnis davon ist die Ablenkung eines großen Teiles des Inlandhandels nach Tsingtau, besonders von Strohborten und Rohseide, sowohl gelber als weißer; diese Artikel meiden jetzt fast völlig Tschifu. Es war vom ersten Augenblick, wo der Entschluß gefaßt war, die Tsingtau—Tsinanfuer Bahn zu bauen, klar, daß ein gewisser Abfluß des Handels nach dieser stattfinden würde, und daher haben sich denn auch die Tschifuer Kaufleute nicht darüber gewundert; aber die geradezu rapide Art und Weise, in der dies tatsächlich vor sich ging, muß Besorgnis und Unruhe bei allen erregen, deren Interessen mit dem Gedeihen Tschifus eng verbunden sind. Die einzigen Mittel, die helfen können, sind die Verbesserung des Hafens und die lang besprochene Eisenbahnverbindungslinie mit Weihsien und dem Küstenlande im Norden. Die Bahn wäre besonders zu empfehlen, da sie die Industriedistrikte erschlösse und damit die Möglichkeit böte, etwas von dem jetzt verlorenen Handel wieder zu gewinnen. Dieser Plan wird gerade wieder von den Behörden beraten, aber die Schwierigkeit seiner Verwirklichung liegt, wie man befürchtet, darin, daß die nötigen Gelder in der Provinz nicht aufzubringen sind. Aber selbst die Verbesserung des Hafens würde ohne vorherige Anlage der Eisenbahnlinie kaum einen großen Erfolg für die Rückleitung des Handels erzielen; am klügsten wäre es, beide Pläne gleichzeitig und ohne weiteren Verlust an Zeit auszuführen.

Die Stellung Tsingtaus dürfte auch durch die an die Schantung-Bahn anschließende, nunmehr gesicherte Linie Tientsin—Tschinkiang eine weitere Förderung erfahren:

Mit der Unterzeichnung des Vertrages für den Bau einer Eisenbahn von Tientsin nach Tschinkiang ist eine bedeutende Transaktion perfekt geworden, die für Deutschland besonders wichtig ist, und zwar deshalb, weil damit der mit deutschem Kapital gebauten Schantung-Eisenbahn ein wertvoller Anschluß geschaffen wird und weil der größte Teil des Kapitals für die neue Bahn in Deutschland aufzubringen ist, wofür anderseits allerdings auch ein entsprechender Teil der Aufträge nach Deutschland zu fallen hat. Der Bau der neuen Linie steht schon lange zur Diskussion. Bereits im Mai 1899 war ein Präliminarvertrag mit einer deutsch-englischen Gruppe abgeschlossen worden, doch hatten sich nachher der Ausführung Schwierigkeiten entgegengestellt. Inzwischen hatten die Grundlagen des Geschäftes eine Änderung insoferne erfahren, als China den Wunsch hatte, den Bau der Bahn selbst herzustellen, allerdings in Anlehnung an das alte deutsch-englische Projekt. Der deutsche Teil der neuen Eisenbahn geht von Tientsin an den großen Kanal und über Tsinanfu, der Hauptstadt von Schantung, nach dem südlichen Ende von Schantung. Der englische Teil wird durch die Provinz Kiangsu nach Pukou an den Yangtse laufen in einer Ausdehnung von 1085 *km*. Mit dem Bau soll alsbald begonnen werden. Zur Beschaffung der Mittel ist ein Abkommen mit der Deutsch-asiatischen Bank und der British and Chinese Corporation dahin getroffen worden, daß eine fünfprozentige Anleihe von 5 Millionen Pfund Sterling emittiert wird, davon entsprechend den einzelnen Sektionen zwei Drittel in Deutschland und ein Drittel in England. Der Kurs für die neue Anleihe wird in englischen Blättern mit 93 angegeben. Die chinesische Regierung leistet für die Anleihe Garantie und verpfändet außerdem für den Dienst gewisse Einnahmen aus den Provinzen Tschili, Schantung und Kiangsu. Von der neuen Anleihe, deren Rückzahlung nach zehn Jahren beginnt und in 30 Jahren beendet sein soll, sind 3 Millionen Pfund Sterling innerhalb eines Jahres auszugeben, während der Bau der Bahn innerhalb eines Zeitraumes von vier Jahren, vom Beginn desselben an gerechnet, beendigt sein muß. Der Bau und die Kontrolle sind vollständig der chinesischen Regierung übertragen, doch wird die hauptsächlichste Leitung des Bahnbaues in den Händen europäischer Ingenieure liegen, und außerdem werden Vertreter der deutschen und englischen Gruppe über die Interessen der Bondholders wachen. Das Syndikat erhält eine bestimmte Abfindung für den Verzicht auf den ihm durch das Präliminarabkommen gewährten Nutzen. Die neue Anleihe soll in Europa und in China zu gleichen Bedingungen aufgelegt werden. Erinnert sei hiezu, daß noch eine in Deutschland erteilte Konzession für eine 190 *km* lange Strecke von Kiautschou nach Itschau besteht, die dort Anschluß an die neue Tientsin—Tschinkiang-Eisenbahn finden soll. Vor einigen Wochen hatte verlautet, daß die chinesische Regierung beim deutschen Auswärtigen Amt die Bitte habe vortragen lassen, dahin zu wirken, daß die Konzession an China zurückgegeben werde; diese Bitte sei aber deutscherseits ablehnend beschieden worden.

MISZELLEN.

Die asiatische Einwanderung in den Vereinigten Staaten. Auf die gesamten nichteuropäischen Länder kamen in den Vereinigten Staaten im Fiskaljahre 1906/07 nur etwa 100.000 Einwanderer. Unter ihnen marschierten die Japaner an der Spitze. Von den 40.500 Asiaten, die in die Vereinigten Staaten eingewandert sind, waren über 30.000, also nahezu 75 Prozent, Japaner. Und die Abwehrmaßnahmen der amerikanischen Regierung werden mit einem Schlage verständlich, wenn man hört, daß im Jahre 1905/06 nur 13.800, im Jahre 1906/07 aber über 30.000 Japaner in die Vereinigten Staaten eingewandert sind. Die Zahl der japanischen Einwanderer hat sich also mehr als verdoppelt. Dabei muß es, wenigstens wenn man die Ergebnisse der gegen die chinesischen Einwanderer gerichteten Bewegung ins Auge faßt, zweifelhaft erscheinen, ob solche Abwehrmaßregeln den gewünschten Erfolg in vollem Umfange haben werden. Dem Einwanderungsverbot zum Trotz, das im April 1904 erlassen wurde, haben zahlreiche Chinesen von dem benachbarten Kanada und noch mehr von Mexiko aus den Weg in das Gebiet der Union gefunden.

Kommerzielle Verhältnisse in Persien. Die Mitte Jänner laufenden Jahres veröffentlichte amtliche persische Handelsstatistik für 1906/07 zeigt ein bedeutendes Anwachsen des Außenhandels, dessen Gesamtwert im Jahre 1907 14,526.234 gegen 11,326.774 ℔ im Jahre 1905/06 betrug. In Tausenden von Pfund Sterling verteilt sich der Handel wie folgt: Rußland: Einfuhr 4118, Ausfuhr 4174; Großbritannien: Einfuhr 2450, Ausfuhr 678. Die Einfuhr und Ausfuhr zusammen beträgt für die Türkei 1335, für Frankreich 700, für Österreich 277, für Afghanistan 203, für Deutschland 182, für China 142, für die Vereinigten Staaten 69, für Italien 65 und für andere kleinere Staaten zusammen 133 in Tausenden Pfund Sterling.

Über die Verzögerung der Begründung einer »Deutsch-persischen Bank« in Teheran, die im Herbst 1907 der mit der Dresdener Bank in Verbindung stehenden Deutschen Orientbank konzessioniert worden ist, ließ der »Lokalanzeiger« bei Direktor Guttmann von der Dresdener Bank Erkundigungen einziehen. Die Auskunft lautet dahin: »Die jetzigen Zeiten sind nicht dazu angetan, um eine Bank zu veranlassen, sich in neue ungewisse Unternehmungen einzulassen. Wir haben jetzt in erster Linie unser Augenmerk darauf zu richten, unsere Stellung in der Türkei, in Kleinasien und in Ägypten, wo wir bisher erfolgreich tätig waren, zu befestigen. Ich kann das Geld unserer Aktionäre nicht in Persien riskieren, so lange dort noch keine geordneten Zustände herrschen. Außerdem maße ich mir nicht an, ein Kenner Persiens darum zu sein, weil ich fünf Monate dort zugebracht habe. Ich betrachte die ganze Angelegenheit vom Standpunkte des Kaufmanns aus. Im übrigen denken wir nicht daran, die Sache fallen zu lassen. Die Unterhandlungen mit anderen Banken wegen deren Beteiligung an der neuen Gründung der Deutschen Orientbank werden fortgeset, da diese Bank nicht gewillt ist, das Kapital von 5,000.000 Francs allein aufzubringen. Wenn der geeignete Zeitpunkt gekommen ist, wird die Bank eröffnet werden.«

Der siamesische Staatshaushalt. Nach einem amtlichen, von der »Frankf. Ztg.« zitierten Berichte dürfte das neueste siamesische Budget für 1907/08 mit einem Defizit in dem relativ ansehnlichen Betrage von 5·50 Millionen Tikals (1 ℔ = 15·20 Tikals) abschließen, da bei 50·70 Millionen zu erwartender Einahmen die Ausgaben mit 56·20 Millionen veranschlagt werden. Das Budget 1907/08 zeigt damit gegen die Vorjahre eine wesent-

Digitized by Google

liche Verschlechterung. Im Etat 1906/07 waren die Einnahmen mit 54·70 Millionen Tikals veranschlagt, die Ausgaben mit 54·43 Millionen Tikals, also ein Überschuß von 269.562 für 1905/06 ein solcher von 126.917 Tikals in Aussicht genommen.

Die Verminderung der Einnahmen im Jahre 1907/08 erstreckt sich auf eine Reihe von Positionen und beträgt bei der Opiumabgabe 2·3 Millionen Tikals, bei der mit der Fischereiabgabe verbundenen Grundsteuer 432.000 Tikals, bei den Zöllen (Exportzoll auf Reis) 665.000 Tikals, während geringere Mindereinnahmen bei den Eisenbahnen, Telegraphen, der Spirituosenabgabe und der Kopfsteuer erwartet werden. Letztere gelangt in den Provinzen zur Erhebung, wo die Grundsteuer noch nicht eingeführt ist. Die Steigerung der Einnahmen bei einzelnen Budgetposten hält sich durchwegs in bescheidenen Grenzen. Der einzige Posten, der eine erhebliche Mehreinnahme über $^1/_2$ Million aufweist, ist der für Zinsen und Kursgewinn, was vorwiegend auf Rechnung der noch nicht verausgabten Beträge der letztjährigen Anleihe zu setzen ist. Im Kapitel der Ausgaben sind namhafte Erhöhungen eingetreten in folgenden Positionen: bei der Marineverwaltung etwas über $^1/_2$ Million Tikals, im wesentlichen verursacht durch die Anschaffung einiger in Japan bestellter Torpedoboote. Ferner wurde die Zivilliste des Königs, die seit Jahren 6 Millionen Tikals betrug, um eine Million erhöht. Durch die im Jahre 1906/07 aufgenommene zweite siamesische Anleihe hat sich das Erfordernis für die Verzinsung der Staatsschuld von 720.000 Tikals auf $2^1/_2$ Millionen Tikals erhöht und bildet nunmehr einen nicht zu unterschätzenden Faktor im Budget. Infolge dieser Erhöhung ist auch der für die erst 1911 beginnende Amortisation der ersten Anleihe von 1905 in das Budget eingeführte »Sinking Fund«, der aus den nach Abzug der Betriebskosten und der Staatsschuldzinsen verbleibenden Überschüssen der Eisenbahnverwaltung gespeist wurde, in Fortfall gekommen, da das verstärkte Zinsbedürfnis die Überschüsse ganz beansprucht.. Für den Ausbau des Bahnnetzes, das auch im Jahre 1906/07 eine Verzinsung des Anlagekapitals von 5·70 Prozent brachte, wurden für 1907/08 6·8 Millionen Tikals ausgeworfen, d. i. nahezu $^1/_2$ Million weniger als im Vorjahre. An Papiergeld waren bei Beginn des laufenden Etatsjahres 15·20 Millionen Tikals Noten in Umlauf, deren Deckung aus 9·90 Millionen in Münze und 5·20 Millionen in europäischen Staatsschuldobligationen bestand.

Die Regierung von Siam will das Defizit aus der Reserve des Staatsschatzes decken, also eine Kreditinanspruchnahme vermeiden.

Seidenproduktion auf Java. In den letzten Jahren sind nach dem in einem schweizerischen Gesandtschaftsberichte zitierten »Japan chronicle« verschiedene Versuche gemacht worden, den japanischen Seidenwurm nach Java einzuführen. Diese sind mehrfach erfolglos gewesen, da die Würmer auskrochen, bevor sie am Bestimmungsorte angelangt waren. Neuerlich konnte aber diese Schwierigkeit behoben werden, und der japanische Seidenwurm gedeiht auf Java, dessen Klima der Seidenkultur sehr günstig sein soll, vorzüglich. Es existiert seit längerer Zeit in der Nähe von Batavia ein Unternehmen, dessen Eigentümer (ein Chinese) bereits Seide nach Europa sendet. Derselbe hat bisher Seidenwürmer anderer Provenienz benützt. In Japan wurde nun kürzlich annehmbare Seide gezeigt, welche den in Java gezogenen japanischen Seidenwürmern entstammt, die erste, die von dort nach Japan gebracht worden ist. Sie ist etwas schwerer und ein bißchen gröber als die in Japan selbst hervorgebrachte Seide, aber die Qualität ist gut und der Faden gleichmäßig.

Das »Peking-Syndikat«. Die großen Hoffnungen, welche sich an die Entwicklung dieses in 1897 gegründeten Unternehmens zum wirtschaftlichen Aufschluß Chinas geknüpft haben, sind bisher in keiner Weise erfüllt worden, denn es wurde weder eine Dividende verteilt, noch überhaupt ein Gewinn- und Verlustkonto veröffentlicht. Das Syndikat hat von der chinesischen Regierung die Konzession zur Ausbeutung von Kohlen- und Eisengruben sowie von Petroleumlagern in Teilen der Provinzen Shansi und Honan und zum Bau von gewissen Eisenbahnen erhalten. Der in 1902 begonnene Bau einer Eisenbahn von 90 englischen Meilen von den Kohlengruben von Chinghua in der Provinz Honan nach Taoku am Weiflusse wurde 1905 beendet und die Bahn damals der Regierung gegen Rückerstattung der Baukosten übergeben, während dem Syndikat der Betrieb der Bahn auf dreißig Jahre verbleibt. Außerdem ist das Syndikat an den in 1904 gegründeten Chinese Central Railways beteiligt, von deren Tätigkeit man aber bisher nichts gehört hat, als daß die Vorarbeiten im Gange sind. Was den Grubenbetrieb anlangt, so ist nur ein Anfang in Honan durch Niederbringen von Schachten und Errichtuug der maschinellen Anlagen gemacht; aber der Betrieb wurde noch nicht begonnen, und in Shansi ist überhaupt noch nichts Ernsthaftes getan worden, angeblich wegen Schwierigkeiten mit der Regierung, die sich aber leicht aus der Untätigkeit des Syndikates in der Ausbeutung der ihm übertragenen Konzessionen erklären. Vergebens hat Siguor Luzzatti, der ursprüngliche Konzessionär, welcher seine Rechte auf das Syndikat übertragen hat, dasselbe mehrfach zur Entwicklung größerer Energie angespornt. Das einzige, wozu sich die Verwaltung jetzt aufzuraffen scheint, ist eine Neuregelung des Kapitales, worüber die »Financial News« das Folgende mitzuteilen im stande ist: Das gegenwärtige Kapital besteht aus 1,500.000 Shansi-Aktien à 1 £ (jetziger Kurs 10 sh. 6 d), 39.900 Stammaktien à 1 £ und 2000 deferierten Aktien à 1 sh. Dagegen sollen nunmehr 895.000 5prozentige Vorzugsaktien à 1 £ und 2,580.000 Stammaktien à 5 sh. geschaffen und unter die Aktionäre pro rata verteilt werden. Da damit die Shansi-Aktien verschwinden, so sieht es ganz danach aus, als ob die Tätigkeit in Shansi überhaupt eingestellt, beziehungsweise die Konzession fallen gelassen werden soll, wie denn auch schon vor einiger Zeit die chinesische Regierung einen solchen Schritt verlangt hat. Der Vorschlag fand eine sehr kühle Aufnahme, und die weitere Verhandlung wurde vertagt.

Weizenausfuhr aus der Mandschurei. Da deutschen Getreideimportfirmen Angebote gemacht wurden, Weizen aus der Mandschurei auf dem Seewege zu beziehen, macht der Deutsch-russische Verein E. V. darauf aufmerksam, daß nach einer Mitteilung in der halbamtlichen russischen »Torg.-Prom. Gas.« ein Versuchstransport von Wladiwostok unter dem Einfluß des tropischen Klimas unterwegs verdorben ist. Dabei hat außer dem Klimawechsel auch der Umstand eine Rolle gespielt, daß die Chinesen ungetrocknet gedroschenes Korn in den Handel bringen. Die Tatsache, daß der in gemäßigtem Klima gewachsene mandschurische Weizen den Seetransport in südlichen Breiten nicht verträgt, hat auf dem Odessaer Getreidemarkt dazu geführt, daß man den Gedanken an einen weiteren Bezug solchen Getreides fürs erste fallen ließ. Gegenwärtig ist die Frage entstanden, von dort Mehl zu beziehen, da das Mehl den schädlichen atmosphärischen Einflüssen weniger unterliegen soll, und man bei dem Transport dieses Produktes auf dem Wege von Odessa nach Wladiwostok, bevor im fernen Osten russische Mühlen errichtet waren, Erfahrungen gesammelt hat.

Chinesische Ornamentik. Kürzlich fand im Münchener Kunstgewerbehause ein Vortrag des Geheimen Hofrats Professor Dr. Karl Lamprecht (Leipzig) über »Chinesische Ornamentik« statt. Dem Vortrag ist ungefähr folgendes zu entnehmen: Die Zeit der zu besprechenden chinesischen Ornamentik erstreckt sich auf das erste Viertel des XVIII. Jahrhunderts bis 220 vor Christi Geburt. Dank dem schon frühzeitig auftretenden Wirken der chinesischen Wissenschaft, von der wir einen Katalog aus dem XII. Jahrhundert sowie einen Prachtkatalog von 1749 mit chronologisch geordneten Abbildungen von 3000 Bronzeornamenten besitzen, sind die Forschungen auf diesem Gebiete wesentlich gefördert. Die überall in der Geschichte der Ornamente sichtbare Entwicklung der Linearornamentik zur Spiralornamentik, aus der sich die Tierornamentik herausschält, ist auch in China zu finden. Bei den Chinesen ist dieses Tier der Drache. An verschiedenen Lichtbildern zeigte der Vortragende die Entstehung dieses Tieres, das dem oberflächlichen Beschauer gar nicht auffällt, wenn ihn nicht wie hier die Kunst des Sehens gelehrt wird. Erst allmählich schließen sich die vereinzelt vorkommenden Gliedmaßen zu einem einheitlichen Gebilde zusammen. Nach und nach lösen sich diese Gliedmaßen wieder auf und führen zur Pflanzenornamentik hinüber. In dieser reduzierten Tierornamentik lassen sich in einem Bande von Geschlingen nur mehr einzelne Teile des Tieres, wie Auge, Kopf, Schwanz u. s. w. feststellen. Der konservative Chinese — 4000 Jahre lang hat sich der chinesische Rassencharakter nicht geändert — bringt alle Fortschritte an Stellen an, wo sie nicht gleich ins Auge fallen. Die Pflanzenornamentik ist eine stete Wiederholung derselben Motive; es verwandelt sich die Tierornamentik in den Pflanzenrhythmus. Hieraus wieder sehen wir den naturalisierten Vogel, den von den Chinesen so hoch verehrten Paradiesvogel, entstehen. Diese Entwicklung, nämlich erst Tier-, dann Pflanzenornamentik, bis zu naturalistischen Darstellungen, ist überall bei allen Völkern zu beobachten, sie beruht auf immanenten, unabänderlichen Gesetzen.

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: DR. EMIL LOEW. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE WIEN V.

Digitized by Google

Digitized by Google

DAS K. K. ÖSTERR.

HANDELSMUSEUM

in

WIEN, IX. BERGGASSE 16

stellt im Interesse der Förderung des österreichischen Exporthandels den österreichischen, am Export interessierten Firmen seinen **kommerziellen Informationsdienst** zur Verfügung.

Im Rahmen desselben werden **Bezugsquellen und Absatzgelegenheiten** für österreichische Produkte namhaft gemacht, über die **Absatzfähigkeit** einzelner Artikel auf einzelnen auswärtigen Plätzen, die Marktlage, Usancen, Aufmachung etc. Detailinformationen beschafft, **Agentur-, Kommissions- und sonstige direkte Exportverbindungen** angebahnt, über Vertrauens- und Kreditwürdigkeit auswärtiger Firmen Informationen gegeben, über **Lieferungsausschreibungen** und ähnliche konkrete Absatzgelegenheiten Mitteilungen gemacht, über **Zoll- und Tarifwesen,** Erfindungen und technische Fortschritte, **Handelsbewegung und Statistik,** Musterschutz- und Patentgesetzgebung und sonstige kommerziell wichtige Daten Auskünfte erteilt u. s. w.

Dieser Informationsdienst steht österreichischen Firmen in der Regel **gratis** zur Verfügung.

Das k. k. österr. Handelsmuseum besitzt eigene

EXPOSITUREN

in **Konstantinopel, Salonich, Skutari, Smyrna, Beirut** (Türkei), **Podgorizza** (Montenegro), **Kairo** und **Alexandrien** (Ägypten) sowie an den wichtigsten Plätzen **Bosniens** und der **Hercegovina** (Sarajevo, Mostar, Bosnisch-Brod, Banjaluka, Brčka, Dolnja-Tuzla, Plevlje u. a.).

Das k. k. österr. Handelsmuseum gibt in seiner Wochenschrift

„DAS HANDELSMUSEUM"

eine Revue über alle für den internationalen Handel wichtigen Ereignisse, Gesetzgebungsakte, Neuerungen, allgemeinere Absatzgelegenheiten etc. etc. Als Gratisbeilage dieser Wochenschrift werden die **Monats- und Quartalsberichte** der k. u. k. Konsularämter in systematischer Verarbeitung fortlaufend publiziert, so daß für jede Warengruppe gesondert die Berichte der k. u. k. Konsuln verfolgt werden können. Als weitere Gratisbeilage werden die **Jahresberichte** der k. u. k. Konsularämter in selbständigen Heften veröffentlicht.

Das k. k. österr. Handelsmuseum publiziert im **„Zollkompaß"** die Zolltarife aller europäischen und der wichtigsten außereuropäischen Länder in sorgfältig revidierter, alle autonomen und vertragsmäßigen Zollansätze exakt nachweisender deutscher Ausgabe.

An der **Exportakademie des k. k. österr. Handelsmuseums** (der ersten österreichischen Handelshochschule) werden Absolventen von Mittelschulen und Handelsakademien für den kaufmännischen Beruf (speziell für den Exporthandel) ausgebildet. Die Akademie umfaßt zwei Jahrgänge; am Schluß Diplomsprüfung.

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: DR. EMIL LOEW. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXXIV. Jahrgang. WIEN, MÄRZ 1908. Nr. 3 Beilage

Verlag des k. k. österr. Handelsmuseums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:
Ganzjährig K 10·—, ℳ 10·—, Franken 12·50 ohne Postversendung.
„ K 11·20, ℳ 11·20, Franken 14·— mit „

Dampfschiffahrt-Gesellschaft

des

Österreichischen Lloyd, Triest.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

Eilllinie Triest—Alexandrien. Von Triest jeden Donnerstag 11½ Uhr vormittags nach Alexandrien über Brindisi. Ankunft in Alexandrien Montag um 6 Uhr früh. Rückfahrt von Alexandrien jeden Samstag 3 Uhr nachmittags, Ankunft in Triest Mittwoch 11 Uhr vormittags.

Linie Triest—Syrien. Von Triest jeden Samstag 10 Uhr vormittags über Gravosa, Brindisi, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Alexandrette nach Mersyn; dort Ankunft Montag 6 Uhr früh. Rückfahrt von Mersyn Dienstag 3 Uhr nachmittags, Ankunft in Triest jeden Dienstag 10 Uhr vormittags.

Eilllinie Triest—Konstantinopel. Von Triest jeden Dienstag 2 Uhr nachmittags über Brindisi, Korfu, Patras, Piräus, Dardanellen nach Konstantinopel, dort Ankunft Montag 5 Uhr früh. Rückfahrt von Konstantinopel jeden Samstag 10 Uhr vormittags, an in Triest jeden Donnerstag 1 Uhr nachmittags.

Thessalische Linie A. Von Triest jeden zweiten Freitag 2 Uhr nachmittags. Ankunft in Konstantinopel am Freitag 6 Uhr früh über Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Kanea, Rethymo, Kandien, Piräus, Volo, Saloniki, Cavalla, Lagos, Dedeagach, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt von Konstantinopel jeden zweiten Montag.

Thessalische Linie B. Von Triest jeden zweiten Freitag 2 Uhr nachmittags. Ankunft in Konstantinopel Freitag über Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Kanea, Rethymo, Kandien, Piräus, Volo, Saloniki, Cavalla, Lagos, Dedeagach, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt von Konstantinopel jeden zweiten Samstag 3 Uhr nachmittags.

Griechisch-orientalische Linie A. Von Triest jeden zweiten Sonntag 10 Uhr vormittags. Ankunft in Konstantinopel Donnerstag 6 Uhr früh über Brindisi, Korfu, Patras, Zante Kalamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmé, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von Konstantinopel jeden zweiten Montag 8½ Uhr früh.

Griechisch-orientalische Linie B. Von Triest jeden zweiten Sonntag 10 Uhr vormittags. Ankunft in Konstantinopel Donnerstag 6 Uhr früh über Brindisi, Korfu, Patras, Argostoli, Calamata, Cerigo, Pyräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmé, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt von Konstantinopel jeden zweiten Montag 8½ Uhr früh.

Linie Konstantinopel—Odessa—Nikolajeff. Von Konstantinopel jeden zweiten Samstag 4½ Uhr nachmittags über Burgas und Konstanza, an Odessa Dienstag 5 Uhr früh. Rückfahrt von Odessa jeden zweiten Mittwoch 1 Uhr nachmittags.

Linie Konstantinopel—Braila A. Von Konstantinopel jed. zweiten Freitag 4 Uhr nachm., an Braila Montag abends über Varna, Sulina, Galatz. Rückfahrt von Braila jed. zweiten Montag vorm.

Linie Konstantinopel—Braila B. Von Konstantinopel jeden zweiten Freitag 4 Uhr nachmittags. Ankunft in Braila Dienstag abends über Varna, Konstanza, Sulina, Galatz. Rückfahrt von Braila jeden zweiten Montag vormittags.

Linie Konstantinopel—Batum. Von Konstantinopel jeden Samstag 1 Uhr nachmittags, Ankunft in Batum Donnerstag über Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh. Rückfahrt von Batum jeden Freitag mitternachts.

Indo-chinesischer Dienst:

Triest—Bombay. 19 Fahrten jährlich über Port Said, Suez, Aden, Karachi (nur auf 4 Fahrten berührt) nach Bombay.

Triest—Kalkutta. Jeden Monat am 12. ab Triest über Port Said, Suez, Aden, Karachi, Kolombo, Madras, Rangoon nach Kalkutta.

Triest—Kobe. Jeden Monat am 27. ab Triest über Port Said, Suez, Aden, Bombay, Kolombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama nach Kobe

Alles Nähere ist aus den Fahrplänen ersichtlich

Informationen erteilen: **Die Kommerzielle Direktion in Triest, die Generalagentur in Wien, I. Kärntnerring 6,** sowie die übrigen Agenturen der Gesellschaft.

Fahrten ab Triest 1908:

Eildampfer nach **Alexandrien** jeden Donnerstag um ½12 Uhr vormittags. Eildampfer nach **Konstantinopel** jeden Dienstag um 2 Uhr nachmittags. Regelmäßige Fahrten nach **Brasilien, Argentinien, Syrien, Thessalien, Dalmatien.**

Nach **Venedig** in der Saison tägliche Verbindung.

Nähere Auskünfte bei der **Kommerziellen Direktion in Triest,** bei der **Generalagentur in Wien, I. Kärntnerring 6** und bei den übrigen Agenturen.

Digitized by Google

Digitized by Google

März 1908. Nr. 3.

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELSMUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELSMUSEUM IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT: Der Schiffsverkehr Smyrnas. — Die Geschäftslage in Makedonien. — Wirtschaftliche Verhältnisse in Batum. — Handelsverhältnisse auf Ceylon. — Britisch-japanische Konkurrenz. — Die Tientsin—Pukow-Eisenbahn. — Miszellen: Der albanesische Heuexport. — Erzbergbau auf Thasos. — Eisenbahnen in Russisch-Asien. — Wirtschaftliche Verhältnisse in Hongkong. — Chinesische Bergbaugesetzgebung. — Südchinesische Boykottagitation gegen japanische Waren. — Ein russischer Hafen an der Murmanküste. — Sibirischer Vieh- und Geflügelexport. — Eine chinesische Wollwäscherei. — Der Aufschwung der südafrikanischen Landwirtschaft.

DER SCHIFFSVERKEHR SMYRNAS.

Von H. Steinschneider in Smyrna.

Auf Grund der hafenämtlichen Aufzeichnungen über den Tonnengehalt der in Smyrna einlaufenden Schiffe wurde nachfolgende Tabelle zusammengestellt, welche in ziemlich anschaulicher Weise ein Bild der Entwicklung des Schiffsverkehrs während der Dekade 1897—1906 gibt. Die im folgenden angeführten Zahlen bedeuten Registertonnen der einlaufenden Schiffe ohne Rücksicht auf die Menge der Ladung. Der Verkehr unter türkischer und griechischer Flagge stellt sowohl hinsichtlich Anzahl der Schiffe, als auch mit Rücksicht auf den Tonnengehalt ein verhältnismäßig großes Kontingent bei, was durch die hierin eingeschlossene große und kleine Küstenschiffahrt bedingt ist. Selbstredend ist der Seglerverkehr dieser beiden Flaggen ein nicht unbeträchtlicher; er hat sich innerhalb der erwähnten Dekade nur wenig verändert. Unter türkischer Flagge fuhren jährlich im Durchschnitt 3290 Segler mit einem mittleren Tonnengehalte von 73.000 Registertonen, während Griechenland unter seiner Flagge mehr die Dampferkabotage betreibt. Die griechische Dampferkabotage stellt mit einer mittleren Ziffer von 485 Dampfern bei jährlich 182.000 *t* einen sehr schönen Verkehr dar. Hiebei ist zu bemerken, daß der Verkehr unter griechischer Flagge stetig zunahm.

Ein noch interessanteres Kapitel ist der Verkehr mit den großen Staaten Europas. Was die Anzahl der Registertonnen anbelangt, steht heute die englische Flagge noch immer an weitaus erster Stelle. Es machte sich zwar in den Jahren 1897—1901 ein leises Abnehmen des Verkehrs bemerkbar, welches jedoch durch eine Verstärkung in den Jahren 1901—1906 wieder wettgemacht wurde. Die Anzahl der unter britischer Flagge fahrenden Dampfer hat sich jedoch in gerade absteigender Linie vermindert. Man merkt deutlich die Entwicklung des Verkehrs, welche dahingeht, immer größere Schiffe in Verwendung zu nehmen, um den Verkehr so rationell als möglich zu gestalten. Im Jahre 1897 berührten 445 englische Dampfer mit einem Tonnengehalt von 409.000 *t* den Hafen von Smyrna, während 1906 nur 275 Dampfer allerdings mit 427.000 *t* Smyrna passierten. Die jährliche Durchschnittsziffer ist 312 Dampfer mit 381.000 *t*. An zweiter Stelle ist Rußland zu nennen, unter dessen Flagge durchschnittlich 190 Dampfer mit 337.000 *t* Smyrna anliefen. Doch steht dieser große Schiffsverkehr in gar keinem Verhältnis zum Werte der unter dieser Flagge nach Smyrna versandten Waren, und es kommt zu einer so großen Ziffer nur deshalb, weil die russische Flagge einen sehr häufigen Verkehr mit großen Dampfern unterhält, welche die Linie Odessa—Ägypten befahren. Diese große Zahl entspricht also keineswegs der Warenbewegung Smyrna—Rußland. Der Verkehr unter dieser Flagge blieb im großen und ganzen stabil.

Die drittgrößte Tonnenzahl hat Frankreich aufzuweisen, welches im Jahre 1905 England zu überflügeln drohte. Frankreich verkehrt jährlich durch 168 Dampfer im Durchschnitt von 307.000 *t* mit Smyrna (die alten Kasten der Messagerie sind sehr groß). Erst an vierter Stelle findet man Österreich-Ungarn mit einer mittleren Zahl von 253.000 *t* und durchschnittlich 189 Dampfern, obgleich, dem Warenwerte nach gerechnet, unserer Monarchie der Platz hinter England gebührt, welches auch im Warenverkehr an der Spitze aller Länder steht. Deutschland reiht sich mit einer durchschnittlichen Zahl von 122.000 *t* bei 83 Dampfern erst nach Österreich-Ungarn an; doch muß man nicht außer acht lassen, daß Deutschlands Verkehr mit Smyrna innerhalb der letzten zehn Jahre ganz rapid zugenommen hat. Deutschland hatte 1897 einen Verkehr von 66.000 *t* mit Smyrna, welcher von 56 Dampfern bestritten wurde. In dem genannten Jahre beteiligten sich Österreich-Ungarn mit 202.000 *t*, England mit 409.000 *t*, Frankreich mit 316.000 *t* und Rußland mit 362.000 *t* am Verkehr mit Smyrna. 1906 stellt sich Deutschland bereits mit 250.000 *t* neben Österreich-Ungarn, das in demselben Jahre 257.000 *t* verzeichnet. (Deutschland 146 Dampfer, Österreich-Ungarn 193.) Unter italienischer Flagge fuhren 69 Dampfschiffe mit 107.000 *t* im Durchschnitt. Auch einige italienische Segelschiffe laufen Smyrna an. Zu erwähnen wären noch Belgien, Holland und Rumänien sowie neuestens die Vereinigten Staaten, die einen regelmäßigen Verkehr hieher unterhalten.

Es drängt sich bei diesem Vergleich der Registertonnen des Verkehrs die Frage auf, wie sich der Wert der nach Smyrna importierten, respektive der von dort exportierten Waren auf die nationalen Flaggen verteilt, worüber die Schlußtabellen Auskunft geben. Bisher gab sich in Smyrna niemand die Mühe, eine derartige Zusammenstellung zu machen, was ihr natürlich besonderes Interesse verleiht. Es handelt sich bei der Unvollkommenheit der türkischen Zollstatistik nur um Annäherungswerte. Bei Österreich-Ungarn sind speziell die vom Österreichischen Lloyd aus Triest und Fiume gebrachten Waren berücksichtigt.

Hafenbewegung Smyrnas nach Flaggen 1897 bis Ende 1906.

	Deutschland		Ver. Staaten		England				Österreich-Ungarn				Belgien	
	D	Rt	S	Rt	D	Rt	S	Rt	D	Rt	S	Rt	D	Rt
Average	83	122.000	1	79	312	381.000	8	238	189	253.000	2	545	24	27.900
1897	56	65.799	—	—	445	409.020	14	459	171	201.661	4	829	—	—
1898	50	63.835	—	—	326	324.521	10	822	196	238.400	10	1959	10	11.863
1899	64	90.195	—	—	379	368 412	8	120	202	250.497	2	1146	8	10.540
1900	53	73.761	1	17	234	280.389	5	75	145	189.314	3	853	12	16.941
1901	65	90.311	2	34	279	351.812	7	217	186	252.676	—	—	18	24.227
1902	98	145.745	1	17	280	373.050	2	30	230	303.838	1	231	22	28.139
1903	112	158.116	2	34	267	372.530	4	92	220	306.070	1	569	22	29.895
1904	96	148.322	1	17	314	440.616	9	199	190	272.943	1	298	28	38.308
1905	94	129.642	2	668	316	466 515	8	152	197	262.727	1	262	29	39.456
1906	146	250.143	—	—	275	427.390	8	214	193	256.552	—	—	87	79.258

Digitized by Google

	Bulgarien		Dänemark		Frankreich				Griechenland				Holland	
	D	Rt	D	Rt	D	Rt	S	Rt	D	Rt	S	Rt	D	Rt
Average	11	6.700	4	4.600	168	307 000	—	—	485	182.000	167	11.000	30	25.100
1897	—	—	14	16 689	203	316.060	—	—	197	65.460	86	7.793	33	28.291
1898	—	—	5	5.468	198	316.713	—	—	429	154.353	210	13.299	26	22.017
1899	—	—	3	2.937	185	313.513	—	—	445	171 999	198	19.196	29	24.523
1900	1	542	1	879	135	233.087	1	372	370	128.700	168	13.313	28	22.087
1901	—	—	1	879	143	252.735	—	—	464	157.874	170	14.234	30	24.563
1902	—	—	—	—	130	235.669	2	804	508	189.087	246	18.987	30	24.943
1903	—	—	—	—	172	305.453	3	1169	542	191.281	193	14.814	30	25.959
1904	2	1.296	—	—	142	265.952	—	—	575	217.122	197	17.112	30	25.112
1905	59	37.917	2	3.154	190	451.529	2	878	634	266.125	159	12.758	28	24.675
1906	45	27.659	14	15.582	183	376.901	2	1710	682	28.448	144	9.689	34	28.754

	Italien				Türkei				Rumänien		Rußland	
	D	Rt	S	Rt	D	Rt	S	Rt	D	Rt	D	Rt
Average	70	107.000	18	8.100	830	206.000	3290	73.000	30	14.600	190	337.000
1897	66	93.538	17	5.708	834	122.567	3234	65.523	194	51.411	171	362.257
1898	66	96.901	27	11.323	939	224.877	3668	77.519	1	658	194	376.757
1890	111	146.026	20	4.962	1117	277.533	3234	68.043	—	—	188	366.386
1900	63	85 372	15	6.730	817	179 074	3428	84.556	—	—	153	260 389
1901	57	78.946	26	12 734	661	218.486	3371	74 174	—	—	180	340.682
1902	71	111.621	24	11.198	819	247.609	3139	68.175	—	—	203	343.676
1903	73	119.094	25	15.220	936	305.087	3240	71.175	—	—	214	338.512
1904	71	118.230	17	6.760	782	207 076	3554	80.317	—	—	229	367.672
1905	65	112.523	9	5.282	715	130.667	3153	70.402	38	29.993	219	386 868
1906	57	105.123	2	1.568	685	142.866	2872	65.594	73	63.821	158	232.849

D = Dampfer, Rt = Registertonnen, S = Segler, Average = Durchschnittsziffer für die Dekade.

Import in L. T.	1900	1901	1902	1903	1904	1905	Gesamtsumme in L. T.
England	867.599	1,126.207	1,106.767	986.747	1,109 618	543.201	5.740.140
Österreich-Ungarn	523.309	585.753	605.180	546 416	594.757	275.644	3,131 059
Frankreich	444.036	405 453	518.552	602.439	376.518	136.178	2,483.176
Italien	234.904	314.094	310.114	302.090	368 137	165.459	1,694 798
Holland	44.068	49.565	48.257	56.282	61.619	29.297	289 088
Deutschland	92.669	133.908	152.523	210.320	217.783	83 628	890.831
Belgien	121.335	127.718	123.772	196.591	157.611	68 855	705.882
Rußland	243.945	197.462	209 646	230.632	334.184	165.726	1,381.595
Vereinigte Staaten	42.847	80.244	72.263	75.046	47.587	27.936	345 923
Rumänien	107.031	100.508	69.736	79 481	93.278	58.560	508.594
Griechenland	33.782	28.420	60 255	27.214	21.293	11.396	182.360
Bulgarien	16:022	26.848	27.205	28.026	15.876	5.024	118.999
Summe L. T.	2.771.547	3,176.180	3.304 270	3,251.284	2.398.261	1,570.902	17,472.445

Export in L. T.	1900	1901	1902	1903	1904	1905	Gesamtsumme in L. T.
England	2,687.015	2,796.861	2,745.770	3,114.594	2,937.296	692 930	14,974.466
Österreich-Ungarn	490.100	440.062	481.217	507.720	602.396	348 971	2,870.466
Frankreich	321.614	268.964	240 094	406.262	311.167	113.106	1,661.207
Italien	178.072	157.282	144.172	158 836	145.890	42.712	826 964
Holland	253.485	370.261	225.339	251.326	253.033	133.200	1,486.664
Deutschland	238.048	248.622	331.015	378.070	336.686	175.651	1,7c8 092
Belgien	39.554	55.069	48.249	61.780	98.832	49.163	352.647
Rußland	152.465	184 231	153.357	133.838	117.726	41.046	782.663
Vereinigte Staaten	231.692	253.228	281.291	362.295	365.567	111.606	1,605.079
Rumänien	35.062	52.188	61.021	46.097	44.611	23.187	262.166
Griechenland	9.142	51.282	33.878	21.848	18.909	31.1:7	166.236
Bulgarien	20.043	39.319	48.886	43.631	61.078	18.924	231 881
Summe L. T.	4,656.292	4,917.369	4 794.289	5,486.297	5,293.191	1,781.673	26.928.531

DIE GESCHÄFTSLAGE IN MAKEDONIEN.

(Nach einem Berichte des k. u. k Generalkonsuls in Salonich, Gottlieb Para.)

In Salonich gestaltete sich der Geschäftsgang auch während des Jänner laufenden Jahres ziemlich flau. Während der orthodoxen Weihnachtsfeiertage, Neujahr bis Epiphanie, stockte das Provinzgeschäft fast gänzlich. Erst im letzten Drittel des Jänner trat wieder ein Aufschwung ein, da bereits Händler auf den Markt kamen, um für die Frühjahrssaison einzukaufen. Dabei ist zu bemerken, daß man anfangs Februar noch kein Urteil über die Entwicklung der Saaten im allgemeinen fällen kann. Das Winterwetter war nur teilweise den Saaten zuträglich. In vielen Gegenden fehlten Schneefälle gänzlich, dagegen machte sich länger anhaltendes trockenes Frostwetter bemerkbar. Im Süden Makedoniens fehlte es fast gänzlich an Niederschlägen. Diese Umstände mahnen vorläufig zur Vorsicht, zumal auch die Äußerungen von Fachleuten über den gegenwärtigen Stand der Schafzucht (Jänner ist Wurfzeit) nicht sonderlich zuversichtlich lauten. Man begegnet deshalb der Provinzkundschaft mit größerer Zurückhaltung; es muß besonders hervorgehoben werden, daß die Zahlungen während des Jänners recht schlecht eingingen, in der Provinz eine ganze Reihe von Zahlungseinstellungen vorkamen und daß diese Zustände auch in den nächsten zwei Monaten keine Besserung erfahren dürften.

Eine einigermaßen günstige Ausnahme macht das Vilajet Monastir, wenngleich hier wieder infolge der herrschenden ungünstigen politischen Zustände nicht jene Arbeitslust anzutreffen ist, wie es sonst der Fall sein könnte.

Das Salonicher Platzgeschäft verlief befriedigend; fast in allen Branchen wurde flott gearbeitet und guter Umsatz erzielt, ganz besonders in der Manufaktur- und Wirkwaren-, Wäsche-, Mode-, Schuhwaren-, Herrenkleiderstoff- und Kurzwarenbranche. Eine größere Feuersbrunst vernichtete auch einige Geschäftslokale, welche vorwiegend in Kurzwaren arbeiteten. Da die betreffenden Händler durch Versicherung vor Schaden gedeckt sind, so wird frische Nachfrage entstehen.

Zur Lage im allgemeinen ist zu bemerken, daß die günstigere Situation der europäischen Geldmärkte auch auf den Platz von Salonich zurückwirkte und zu einer bereits wahrnehmbaren Verbilligung der Geldbeschaffung führte, was für den Markt von größter Bedeutung ist, namentlich für das Geschäft der Warenbelehnung und für den Verkehr der Kaufleute mit den Banken sowie für die Kreditverhältnisse im allgemeinen. Man bemerkt, daß eine zuversichtlichere Stimmung um sich greift, und konzentriert die gesamte Aufmerksamkeit auf die Entwicklung der Saaten.

Die Wareneinfuhr gestaltete sich im Jänner laufenden Jahres immerhin ziemlich lebhaft, besonders

Digitized by Google

in den stabilen Verbrauchsartikeln, die zum großen Teile in »Zahlung gegen Dokumente bei Ankunft der Waren« gehandelt werden. Die größeren Truppenbewegungen brachten einen bedeutenden Umsatz an Mehl und Reis mit sich. In der Bautätigkeit ist kein wesentlicher Stillstand zu verzeichnen; dieselbe erstreckt sich auch auf die größeren Inlandsstädte und führt einen immer neuen Verbrauch von Baumaterialien herbei. In Salonich wird übrigens dieses Jahr auf keine besonders rege Bausaison gerechnet. Zu erwähnen ist, daß der Bau des neuen Zentralbahnhofes, wie gerüchtweise verlautet, in nicht allzuferner Zeit in Angriff genommen werden soll. Der Umsatz von Kolonialwaren war schwächer als im Jahre 1907, doch verfügt der Markt über keine übermäßig großen Vorräte. Dies gilt insbesondere vom Zucker. Zu bemerken ist, daß die Banken Depots noch immer nur zu äußerst schwierigen Bedingungen, d. h. zu einem hohen Zinsfuße und bei hohen Nebenspesen (im ganzen ca. 15 Prozent) annehmen.

Die Aussichten für das Frühjahrsgeschäft sind im allgemeinen keine guten. Die in Salonich angehäuften Vorräte von Saisonartikeln, wie Sensen, Tafelglas, Manufaktur- und Konfektionswaren sind noch immer bedeutend. Eventuell hätten folgende Artikel Absatzchancen: Baumwollgarne, Herrenkleiderstoffe, Damenkleiderstoffe in allen Preislagen, Herren- und Damenkonfektion, Wirkwaren, Knöpfe und Nadlerwaren, Stahl-, Eisen-, Leder- und Kurzwaren, Drogen, Ceresin und Bienenwachs, Papier im allgemeinen, Lebensmittel- und Teigwaren, Glas- und Porzellanwaren. Zahlreiche Kaufleute, besonders der Modeartikel- und Manufakturwarenbranche begaben sich Ende Jänner schon auf Einkaufsreisen. Diese Händler sind mit allen Preisen sehr vertraut. Wenn sie bei Firmen in der Monarchie vorsprechen, möge man sie billigst bedienen, damit sie ihren Bedarf nicht im Auslande decken. Es handelt sich in der Regel um Kaufleute der besten und besseren Klasse, die gute Referenzen angeben können. Was den Besuch des Platzes anlangt, so möge die Zeit bis Mitte April gewählt werden. Doch lassen die österreichischen Fabrikanten noch immer zu wenig reisen. Wohl ist ein größeres Interesse in dieser Richtung zu konstatieren, doch genügt dies noch nicht, um der Konkurrenz zweckmäßig zu begegnen. Die Marktverhältnisse haben sich in den letzten Jahren bedeutend geändert, und jene Fabrikanten, die sich lediglich auf die Tätigkeit ihrer Vertreter verlassen, sind nicht immer gut beraten. Es möge nur in Berücksichtigung gezogen werden, daß ein Vertreter oft mehrere Häuser ein und derselben Branche vertritt; jene Quelle, welche am vorteilhaftesten liefert, wird von ihm zunächst berücksichtigt, die anderen Häuser werden zurückgesetzt, während sie vielleicht bei richtig erwecktem Interesse für das Geschäft ebenso leistungsfähig sein könnten. Eine Reise nach Salonich bietet keine nennenswerten Schwierigkeiten; es wäre tatsächlich an der Zeit, sich nicht mehr durch die fremdländische Konkurrenz aus dem Felde schlagen zu lassen. Im Jänner kamen in Salonich keine Fallimente oder Zahlungseinstellungen vor, die ausländische Interessen tangiert hätten.

WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE IN BATUM.

Die im III. Quartal 1907 verzeichneten Vorläufer einer beginnenden allmählichen Besserung in den Verhältnissen Batums haben nach dem Berichte des dortigen k. u. k. Konsulates über das IV. Quartal 1907 nicht die demgemäß erwartete weitere Erholung des Platzes bewirkt, was dem Zusammentreffen mehrerer ungünstiger Umstände zuzuschreiben ist. Vor allem haben sich die an die Maisernte geknüpften Hoffnungen nicht verwirklicht, indem der diesjährige Ertrag um etwa 20—25 Prozent unter der Mittelernte des Jahres 1906 blieb, wenn auch die Qualität diesmal etwas besser war. Auch das Exportgeschäft ging nicht recht von statten, indem die ohnehin nur spärlich auf den Markt gebrachten Maisvorräte wegen der niedrigen Preisangebote schwer zur Ausfuhr gelangen konnten. Der zu anfänglich guten Preisen schwungvoll betriebene Kokonsexport erlitt durch den nachträglich eingetretenen Preissturz eine empfindliche Einbuße, und die Ausfuhr von Manganerzen war gleichfalls durch wenig lohnende Preise gedrückt. Eine anhaltende und schwer empfundene Störung des gesamten Geschäftsverkehrs brachten die seit Ende August von der türkischen Sanitätsverwaltung gegen die Provenienzen der kaukasischen Hafenplätze getroffenen Quarantäne-Maßregeln mit sich, infolge deren sämtliche Schiffahrtsgesellschaften die Aufnahme von Passagieren nach den türkischen Häfen eingestellt haben. Nebst der daraus folgenden, bereits vier Monate andauernden Unterbindung des sonst regen persönlichen Geschäftsverkehrs mit der Türkei hat dieser Zustand zur weiteren Folge gehabt, daß diesmal auch der übliche Durchzug der zentralasiatischen Mekkapilger ausblieb, was einen nicht zu unterschätzenden Gewinstentgang für den Batumer Platz bedeutet.

Allen diesen hemmenden Einwirkungen standen keinerlei förderliche Begebenheiten gegenüber; die beginnende Besserung der Sicherheitsverhältnisse zeigte während des IV. Quartals 1907 kaum merkliche Fortschritte, weshalb auch der allmählich wiedererwachende Unternehmungsgeist sich bloß schüchtern und in vereinzelten Versuchen zu betätigen wagte. Zur Wiederaufrichtung der darniederliegenden Petroleumkisten-Erzeugung sind wohl wiederholt Anregungen und Pläne aufgetaucht; so war unter anderem die Rede von einer Übernahme des seinerzeit aufgegebenen Rothschildschen Petroleumkisten-Betriebs durch eine amerinische Unternehmung; doch kann die Durchführung dieses Vorhabens vorderhand nicht als sicher angenommen werden.

Auch auf dem Gebiete des Bergbaus waren keine nennenswerten Fortschritte zu verzeichnen; die vielfach geplante weitere Erschließung und bessere Ausstattung der übrigens recht emsig betriebenen Manganwerke bei Tschiaturi harren einstweilen noch ihrer Ausführung; die Kupferwerke der seit ungefähr sieben Jahren konzessionierten »Caucasus Copper Company« waren — vermutlich wegen ihrer mangelhaften Ausrüstung — noch immer nicht exportfähig, welch letzterer Umstand übrigens für den Außenhandel nicht von Bedeutung ist, da die von diesen Minen zu gewärtigende Ausfuhr durch den namhaften eigenen Bedarf des russischen Reiches ohnehin glatt aufgenommen werden soll.

Im Laufe des IV. Quartals 1907 hat ein Unternehmer in Batum die Konzession zur Einführung eines regelmäßigen Automobil-Omnibus-Verkehrs von Batum nach vier Ortschaften des Innern erhalten. Diese Unternehmung befindet sich einstweilen im Stadium der vorbereitenden Versuche mit zwei in Rußland angeschafften alten Motorwagen, und es ist noch fraglich, ob sich der Unternehmer bald zur Bestellung der nötigen Anzahl — voraussichtlich mindestens acht — neuer Motorwagen entschließen dürfte, da sein Unternehmen bei der im Lande noch herrschenden Unsicherheit vor der Böswilligkeit der durch diese neue Konkurrenz sich in ihrer Existenz bedroht fühlenden Fuhrleute nicht genügend gesichert erscheint. Doch nicht bloß neu zu gründende, sondern selbst die fest eingelebten Unternehmungen hatten nach wie vor von der, wenn auch nicht mehr in ihrer früheren Schärfe, doch immerhin bestehenden Schutzlosigkeit zu leiden, so namentlich das für Batum höchst wichtige Petroleumgeschäft, indem die Arbeiterschaft — durch das Beispiel der infolge seinerzeitiger Schließung ausgedehnter

Digitized by Google

Werke brotlos gewordenen zahlreichen Genossen nicht genügend ernüchtert — noch immer durch maßloses, zuweilen gewaltsames Verhalten ihrer Verbände den Geschäftsgang durch vielfache Hemmnisse verteuerte.

Unter solchen Umständen konnte begreiflicherweise keine nennenswerte Besserung der Kreditverhältnisse aufkommen, namentlich hat sich das Ausland auch weiter zurückhaltend gezeigt, während die Bankstellen des Platzes nach wie vor sich zur weitmöglichsten Nachsicht genötigt sahen. Der »Batumski Vzaimni Kredit«, der seine Tätigkeit im III. Quartal 1907 wieder aufgenommen hat, mußte wegen der derzeitigen teilweisen Uneinbringlichkeit seiner Ausstände zur Leistung von Nachzahlungen seiner Mitglieder Zuflucht nehmen, um den Ansprüchen der geldbedürftigen Kundschaft entsprechen zu können. Trotz der allgemein herrschenden Geldnot gingen die Geschäftsabwicklungen leidlich gut vor sich, und keine Zahlungseinstellungen waren zu verzeichnen.

Da die Maisernte bereits im III. Quartal 1907 beendet wurde und die Feldbestellung für den nächsten Anbau erst im Frühjahr stattfindet, ist über diesen Kulturzweig diesmal nichts Erwähnenswertes zu berichten. Sonstige Getreidearten werden in einem für den Export in Betracht kommenden Ausmaße nicht angebaut. Die Obst- und Weingärten haben die Winterjahreszeit bisher augenscheinlich gut überstanden und befanden sich Ende 1907 in befriedigendem Zustande, da keine abnormen Witterungsverhältnisse eingetreten waren; in den von der Reblaus mehr oder minder heimgesuchten Weingeländen ist die zunehmende Verbreitung der amerikanischen Reben zu verzeichnen. In neuerer Zeit scheint sich die Verwaltung für den Olivenbau besonders zu interessieren, da die bestehenden Teeanlagen dieses Jahr größtenteils versagt haben und zum Teil — namentlich die von Privatbesitzern angelegten — aufgegeben werden sollen. Zur Förderung und Verbreitung der Olivenkultur, wozu die klimatischen Verhältnisse des Küstenstrichs sich bisher ziemlich günstig erwiesen, wurden diesmal an die Pflanzer Olivensetzlinge im Werte von 30.000 Rubel verteilt. Für die Seidenraupenzucht bildet das IV. Quartal die tote Saison.

Der Ausfuhrverkehr war im IV. Quartal 1907 infolge der eingangs erwähnten widrigen Einwirkungen wenig befriedigend: namentlich galt dies für die Maisausfuhr, die schließlich ganz erschlaffte, da bei den spärlichen Vorräten die Lokalpreise über das in Frankreich und Italien erzielbare Angebot in die Höhe gingen. Die Kokonsausfuhr nach Marseille und zum Teil nach Mailand konnte unter wenig lohnenden Preisverhältnissen zu einem bloß quantitativ zufriedenstellenden Abschluß gebracht werden; dasselbe kann auch über die Ausfuhr von Manganerzen nach Deutschland, England und Frankreich gesagt werden. Am besten erging es dem Schafwollgeschäfte, das durch ausgiebige Zufuhren aus dem Hinterlande nebst günstigen Preisangeboten aus Amerika, Deutschland und England unausgesetzt und lohnend in Gang gehalten blieb; desgleichen wurde der Export von Süßholz nach Amerika mit befriedigendem Erfolge betrieben. Genaue Ziffern über die Ausfuhr der vorstehend genannten Artikel konnten nicht beschafft werden, da sich das ganze Geschäft in den Händen zu vieler Agenten verzettelte. Die Ausfuhr von Naphthaprodukten nahm ihren normalen Verlauf.

Das Importgeschäft wurde gleichfalls durch die eingangs geschilderten ungünstigen Begleitumstände in Mitleidenschaft gezogen, namentlich durch den wenig befriedigenden Verlauf des Exportgeschäftes, die bestehenden Quarantänehindernisse, das Ausbleiben des Pilgerdurchzugs und noch mehr durch die schwierigen Geld- und Kreditverhältnisse. Indessen waren die Absatzverhältnisse an sich weniger ungünstig, da für das Weihnachts- und Neujahrsgeschäft die vorhandenen, ungenügenden Vorräte ergänzt werden mußten, was bei der von den auswärtigen Bezugsstellen vielfach an den Tag gelegten Zurückhaltung eine teilweise Verschiebung zu gunsten des durch Vermittlung der inländischen Märkte von Moskau, Warschau, Lodz und Odessa her erfolgten indirekten Warenbezuges zur Folge hatte. Nichtsdestoweniger zeigten auch die direkten Warenbezüge vom Auslande immerhin eine erfreuliche Zunahme, und der Transitverkehr wies speziell namhafte Posten von Maschinen und Maschinen-Bestandteilen auf. Namentlich waren dies Dampfpumpen und sonstige Ausrüstungsstücke englicher, amerikanischer und deutscher Provenienz, für die während der Unruhen der letzten Jahre zerstörten und nunmehr nach und nach wiederhergestellten Petroleumwerke in Baku bestimmt.

Der Marktbesuch aus den kleineren Plätzen des Innern war in der zweiten Hälfte des IV. Quartals 1907 ziemlich lebhaft, und das Weihnachtsgeschäft hatte ein im großen und ganzen befriedigendes Ergebnis; es waren demnach mit Jahresschluß keine namhaften Warenstocks unverkauft geblieben.

Der direkte Warenbezug aus Österreich-Ungarn hatte gleichfalls seinen Anteil an der mäßigen Zunahme des Importhandels.

In dem Schiffahrtsverkehr haben sich — von den störenden Quarantänen abgesehen — keine nennenswerten Änderungen ergeben; dagegen standen solche vom Beginn des Jahres 1908 an in Aussicht, indem die »Navigazione Generale Italiana« ihre bisher monatlich einmal zwischen Batum und Genua stattfindenden Fahrten — vermutlich infolge der drückenden Konkurrenz der deutschen Levante-Linie — mit Ende des Jahres 1907 einzustellen und vom Monate April 1908 ab zweiwöchentliche Fahrten zwischen Batum und Venedig einzuführen gedenkt. Die vom »Norddeutschen Lloyd« zur Befahrung der Linie Batum—Genua—Marseille mit Beginn des Jahres 1908 einzustellenden größeren Eildampfer sollten anstatt der bisherigen zweiwöchentlichen Fahrten einen allwöchentlichen Dienst ins Leben rufen; von einer tatsächlichen Einführung dieser geplanten Neuerung war bis Mitte Jänner 1908 allerdings nichts zu sehen, was mit Hinweis auf die noch bestehenden Quarantänen erklärt wird.

HANDELSVERHÄLTNISSE AUF CEYLON.

(Nach dem Jahresbericht des k. u. k. Konsuls in Colombo für das Jahr 1906, Gustav Marinitsch.)

Die Regierung Ceylons veröffentlichte kürzlich eine interessante Statistik über den Handel der Insel in 1876 im Vergleiche zum Jahre 1906, und wenn die Ziffern auch nur die Grundlage des zu erwartenden Emporblühens einer von der Natur begünstigten Insel bilden, so sind sie doch insofern erstaunlich, als die Insel in diesen drei Jahrzehnten schwere Krisen, wie z. B. die fast gänzliche Vernichtung der Kaffeeplantagen, durchzumachen hatte, und nicht minder ist zu beachten, daß die Insel kein Hinterland hat, welches den Fortschritt des Handels hätte unterstützen können. Man stellt die Kaffeehausse im Jahre 1876 gegen die Gummihausse im Jahre 1906 und schreibt letzterer die bessere Nachfrage in einigen Artikeln zu, indem durch dieselbe eine erheblich größere Kulieinwanderung hervorgerufen wurde. Der Import der Insel belief sich im Jahre 1876 auf rund 49,000.000 Rupien und im Jahre 1906 auf rund 113,000.000 Rupien. Im Export haben wir das gleiche Verhältnis mit 46,000.000 Rupien im Jahre 1876 und rund 111,000.000 Rupien im Jahre 1906.

Digitized by Google

Die Beteiligung der einzelnen Bezugs- und Absatzländer stellt sich wie folgt:

Import:

Bezugsland	1876 Wert in Rupien	1906 Wert in Rupien
Britisch-Indien	27,000.000	60,000.000
Großbritannien	17,000.000	30,000.000
Französische Kolonien in Indien	4,000.000	—
Birma	—	4,000.000
Deutschland	—	3,000.000
Straits Settlements	—	2,000.000
Maledivische Inseln	400.000	2,000.000
Japan	—	1,500.000
Hongkong	1,700.000	1,500.000
Vereinigte Staaten	—	1,400.000
Österreich-Ungarn	—	1,400.000
Frankreich	500.000	800.000
Australien	300.000	1,200.000
Holland	—	600.000
Belgien	—	400.000
Schweiz	—	400.000
Italien	—	300.000
Schweden	—	200.000

Der Import aus Britisch-Indien bezieht sich in der Hauptsache auf Reis- und Curryingredienzien; der verzeichnete Aufschwung in der Einfuhr aus Indien ist offenbar der sich beständig ausdehnenden Kultivierung Ceylons und der damit verbundenen Kulieinwanderung zuzuschreiben. Wie ersichtlich ist, war Österreich-Ungarn im Jahre 1876 an einem direkten Geschäfte mit Ceylon nicht beteiligt, aber die folgenden Ziffern beweisen, daß innerhalb der letzten zehn Jahre ein erfreulicher Aufschwung stattgefunden hat, indem die Monarchie im Jahre 1896 für nur 190.000 Rupien, im Jahre 1906 für 1,400.000 Rupien Waren nach Ceylon beförderte. Die hauptsächlich in Frage kommenden Artikel waren Zucker, Drahtstifte, Lampen, Zündhölzer und Papier.

Im Zusammenhange mit vorstehendem dürften folgende Einfuhrziffern von Interesse sein:

Artikel	1876 Wert in Rupien	1906 Wert in Rupien
Spirituosen	663.000	1,069.000
Weine	537.000	508.000
Bier	558.000	284.000

In Wein und Bier ist ein wesentlicher Rückgang des Konsums augenscheinlich, hingegen verzeichnen Spirituosen im Jahre 1906 verglichen mit 1876 einen bedeutenden Aufschwung in der Einfuhr, welcher hauptsächlich dem Mehrkonsum von Whisky und Gin zuzuschreiben ist. Die Einfuhr von Whisky belief sich im Jahre 1876 auf 2500 Gallonen, im Jahre 1906 auf 77.000 Gallonen und in Gin auf 28.000 Gallonen gegen 80.000 Gallonen beziehungsweise. Es liegen hierüber noch nähere Details vor, die indessen für die österreichische Industrie, welche sich an dem Geschäfte nicht beteiligt, von keinem Interesse sind.

Eine Übersicht über die Zuckereinfuhr ergibt folgendes Resultat:

	1876 Rupien	1906 Rupien
Palmzucker	42.000	94.000
Rohzucker	205.000	81.000
Raffinierter Zucker	170.000	2,788.000

und dagegen stellen sich die Verkaufspreise in Colombo im Durchschnitte wie folgt:

	1876 Rupien pro Cwt.	1906 Rupien pro Cwt.
Palmzucker	5	5
Rohzucker	15	11
Raffinierter Zucker	30	15

Von den 170.000 Rupien Wert raffinierten Zuckers im Jahre 1876 kamen allein 116.000 Rupien Wert aus Britisch-Indien, während sich an den 2,788.000 Rupien Wert im Jahre 1906 Indien mit 258.000, Hongkong mit 1,167.000, Mauritius mit 21.000, Australien mit 17.000, Österreich-Ungarn mit 814.000, Belgien mit 55.000, China mit 40.000, Deutschland mit 233.000 und Java mit 73.000 Rupien Wert beteiligten.

Tee importierte Ceylon im Jahre 1876 für 151.000 Rupien im Durchschnittswerte von Rupien 2·50 pro Pfund, und da die Insel seitdem eigenes Produktionsland geworden ist, hat der Bezug natürlich aufgehört. Der heutige Wert besten Tees ist etwa Rupien 0·75 pro Pfund.

Opium. Der Import erhöhte sich von 101.700 Rupien im Jahre 1876 auf 336.100 Rupien im Jahre 1906 und der Wert stieg inzwischen von 10 Rupien auf 18 Rupien pro lb.

Tabak:

lbs.	1876 Rupien	1906 Rupien
127.66	535.472	—
306.661	—	577.856

Rohmetalle, wie Eisen, Blei, Gußstahl, Zinn etc., verzeichnen im Jahre 1876 eine Einfuhr von 3000 Rupien gegen 213.000 Rupien im Jahre 1906.

Kohle:

1876 Rupien	1906 Rupien
1,409.000	12,000.000

Das Bezugsland von Kohle war im Jahre 1876 ausschließlich England, während im Jahre 1906 nur rund 50 Prozent auf dieses Land entfielen. In den Rest teilen sich Indien, Australien und Japan.

Die Zahl der den Hafen von Colombo anlaufenden Schiffe war im Jahre 1876 um 106 höher als im Jahre 1906 (4000 gegen 3894), aber der Tonnengehalt der Schiffe war mit 1,171.000 gegen 6,697.000 wesentlich geringer.

Rohholzeinfuhr:

1876 Rupien	1906 Rupien
166.000	747.000

Die Einfuhr von Manufakturwaren zeigt einen gewaltigen Aufschwung in den verflossenen 30 Jahren und dieser ist den beständigen Fortschritten in der Ausbildung der jungen Generation zuzuschreiben, welche sich mehr und mehr der europäischen Tracht bedient. Es ist für den Beobachter ein gewohntes Bild, ein in europäischer Tracht gekleidetes Kind mit seinen in alteinheimischer Tracht gekleideten Eltern einherwandern zu sehen.

Folgende Details geben eine ungefähre Übersicht über die Beteiligung der einzelnen Artikel:

Artikel	1876 Rupien	1906 Rupien
Fertige Kleidungsstücke	135.000	445.000
Seiden- und Satinwaren	180.000	430.000
Schuhe und Stiefel	75.000	174.000
Kurzwaren	924.000	1,876.000
Hüte	64.000	160.000
Parfümerien	45.000	141.000

Eisenwaren, wie Messingwaren, Eisennägel, Nieten etc., galvanisiertes Eisen, Bandeisen, Zinnwaren etc. sind in der Statistik nicht separat aufgeführt, aber es wird angenommen, daß sich der Import von 1876 bis 1906 um das 4—6fache vergrößert hat. Die sonstigen in diese Rubrik fallenden Artikel, wie Messer, Scheren etc., verzeichnen eine Einfuhr von 414.000 Rupien im Jahre 1876 gegen 1,090.000 Rupien im Jahre 1906. Man erwähnt in dem offiziellen Berichte, daß die Eingeborenen die englische Ware besonders vorziehen; doch wird ein Eingeborner kaum den Unterschied zwischen englischer und ausländischer Ware verstehen; er kauft, was für seine Tasche am besten paßt.

Waffen:

	1876 Stück	1906 Stück
Einläufige Flinten	2015	1502
Zweiläufige Flinten	271	673
Revolver	51	410

Papier. Für diesen Artikel gab es in der offiziellen Statistik für 1876 keine Sonderung und die Einfuhr wird mit 106.000 Rupien angegeben. Im Jahre 1906 sind folgende Ziffern verzeichnet:

	Rupien
Druckpapier	226.000
Schreibpapier	126.000
Diverse	53.000

Kerzen:

1876
875 Cwts. im Werte von 70.000 Rupien
1906
2219 Cwts. im Werte von 62.000 Rupien

Digitized by Google

Der Wert dieses Artikels ist in 30 Jahren von 80 Rupien) auf 28 Rupien pro Cwt. gesunken, wodurch obige Differenz erklärt wird.

Petroleum:

1876	1906
Rupien	
14.000	735.000 Bulk
	719.000 Kisten

Zündhölzer:

1876	1906
Rupien	
21.000	209.000

Das Bezugsland im Jahre 1876 war lediglich Großbritannien, während sich im Jahre 1906 die folgenden Länder in das Geschäft teilten: Schweden 167.000 Rupien und Österreich-Ungarn 35.000 Rupien. Letztere Ziffer bezieht sich nur auf die sogenannten »Safety Matches«, welche die alten Schwefelhölzer gänzlich verdrängt haben. Die aus Österreich-Ungarn nach Ceylon kommenden Schwefelhölzer sind meistens für Rückverschiffung nach Südindien bestimmt.

Sodann wären noch folgende Artikel zu erwähnen:

	1876	1906
	Rupien	
Glaswaren	104.000	261.000
Farben etc.	58.000	173.000
Uhren	26.000	88.000
Maschinen	185.000	1,002.000
Künstlicher Dünger	1,407.000	2,784.000
Seife	78.000	423.000
Schirme	144.000	301.000

In vorstehender Statistik sind nur die für Österreich eventuell in Frage kommenden Artikel aufgeführt; aber andere Waren, speziell Nahrungsmittel, verzeichnen einen ähnlichen Aufschwung in der Einfuhr während der letzten 30 Jahre.

Im Exporthandel Ceylons haben während der letzten 30 Jahre ganz enorme Umwälzungen stattgefunden, und wenn die Tendenz des Marktes von Colombo den Weltmarkt auch nicht beeinflussen kann, so dürfte die folgende Statistik doch von Interesse für österreichische Kreise sein.

Produkte der Kokospalme:

	1876	1906
	Rupien	
Arrak	153.000	113 000
Kokosnüsse	92 000	929.000
Geraspelte Kokosnüsse	—	3,404 000
Fibre	35.000	163.000
Coir Rope	59.000	208.000
Coir Faser	303.000	1,122.000
Koprah	174.000	5,661.000
Kokosnußöl	2,653.000	9,546.000
Kokoskuchen	—	1,065.000
Andere Produkte:		
Graphit	1,174.000	10,457.000
Kaffee	34,335.000	257.830
Tee	—	61,390.000
Paragummi	—	1,527.000
Kakao	—	2,052.000
Cardamons	8.000	586.000
Cinnamon	678.000	2,642.000
Pfeffer	—	72.000
Satinholz	4.000	133.000
Citronellaöl	73.000	1,205.000

Folgende Statistik zeigt die hauptsächlichsten Bezugs- und Absatzländer der einzelnen Artikel im Jahre 1906 in Rupien, in denen Großbritannien im Geschäfte unterliegt:

Bier (Deutschland hauptsächliches Bezugsland) 114.000, Käse (Holland) 28.000, Kartoffeln (Italien) 225.000, Milch (Schweiz) 292.000, Gin (Holland) 181.000, Champagner (Frankreich) 78.000, Rheinwein (Deutschland) 5000, Portwein (Spanien) 14.000, Kognak (Frankreich) 311.000, Rotwein (Frankreich) 27.000, Tabak (Vereinigte Staaten) 73.000, Putzwolle (Japan) 5500, Taschentücher etc. (Deutschland) 11.000, Wolle (Deutschland) 3600, Glasperlen (Deutschland) 3000, (Österreich) 10.000, Nägel und Nieten (Deutschland) 48.000, (Belgien) 33.000, Zinkwaren (Belgien) 8000, (Deutschland) 7000, Stangeneisen (Schweden) 19.000, Roheisen (Belgien) 44.000, eiserne Fässer (Belgien) 49.000, Rickshaws (Japan) 57.000, Teekisten (Japan) 1,074.000, Spielkarten (Belgien) 22.000, Fensterglas (Belgien) 21.000, (Deutschland) 20.000, Teakholz (Siam) 362.000, Matten etc. (China) 16.000, Dynamit (Deutschland) 36.500, Pulver (Deutschland) 18.000, künstlicher Dünger (Deutschland) 613.000, (Belgien) 7000, Zündhölzer (Schweden 167.000, (Österreich) 35.000, Deutschland) 2000, Schrot (Frankreich) 27.000, Petroleum (Borneo) 554.000, (Rußland) 164.000, (Vereinigte Staaten) 704.000, Schmieröl (Vereinigte Staaten) 57.000, Uhren (Vereinigte Staaten) 13.000.

Andererseits dürften die Ziffern des Jahres 1906 in Rupien, welche sich lediglich auf die Einfuhrartikel von Großbritannien und seinen Kolonien beziehen, von Interesse sein:

Speck 73.000, Faßbier 77.000, Butter 186.000, Kaffee 815.000, Zuckerwaren 189.000, Curryingredienzien 1,716.000, Fisch 3,000.000, Mehl 1,400.000, Datteln 63.000, Reis etc. 42,500.000, Schinken 109.000, Fleisch 100 000, Fett 105.000, Zwiebeln 542.000, Sago 74.000, Salz 7000, Whisky 489.000, Opium 333.000, Baumwolle 272.000, Messingplatten 13.000, Blei 548.000, Zinnplatten 170.000, Kohle 12,000.000, Dünger 700.000, Baumwollsamen 162.000, Zwirn 210.000, Spitzen etc. 164.000, Satin- und Seidenwaren 79.000, wollene Decken 113.000, Messingwaren 133.000, Messingnägel und Draht 17.000, Kupferstifte und Draht 9000, galvanisiertes Eisen 679.000, Tea lead 556.000, Waffen 65 000, Boote 62.000, Kleie 79.000, Dachziegel 194.000, Kerzen 62.000, Chemikalien 338.000, Patronen 20.000, Jutesäcke 235.000, Hüte 158.000, Schuhwaren 167.000, Maschinen 607.000, künstlicher Dünger 1,000.000, Farben 158.000, Druckpapier 188.000, Gingelly Poonac 1,300.000, Schienen 137.000, Schreibutensilien 194.000, Bar-Seife 163 000, Lebertran 104.000, Sattlerwaren 36.000.

Folgende Tabelle zeigt den Handel der Insel in Rupien, Kohle für den Bedarf von Schiffen ausgeschlossen, für die letzten zehn Jahre:

Import:

Jahr	Großbritannien	Britische Kolonien	Ausland
1897	25,675.000	48,600.000	11,450.000
1898	26,050.000	54,500.000	6,975.000
1899	31,325.000	59,975.000	10.225 000
1900	33,500.000	67,575.000	13,450.000
1901	30,175.000	62,825.000	11,050.000
1902	26,825.000	59,975.000	12,075.000
1903	25,757.000	63,375.000	11,725.000
1904	26,050.000	66,575.000	12,700.000
1905	25,175.000	70,525.000	12,625.000
1906	29,600.000	70,650.000	18,525.000

Export:

Jahr	Großbritannien	Britische Kolonien	Ausland
1897	51,275.000	16,125.000	8,400.000
1898	52,525.000	15,050.000	16,500.000
1899	61,075.000	13,675.000	26,325.000
1900	56,250.000	15,200.000	20,575.000
1901	50,100.000	16,400.000	20.750.000
1902	53,650.000	16,150.000	28,425.000
1903	54,125.000	16,600.000	31,500.000
1904	51,175.000	18 300.000	31,625.000
1905	53,975,000	19,000.000	29,200.000
1906	53,450.000	20,525 000	35,725.000

Es ist auffällig, daß sich der Export nach dem Auslande in den letzten zehn Jahren mehr als vervierfacht hat, während der Import aus dem Auslande nur eine geringe Besserung aufweist.

Ein Überblick über die soweit gegebenen Ziffern der Einfuhr Ceylons bestätigt ohneweiters, daß sich die Insel in bezug auf den Handel immer mehr und mehr kräftigt, und es unterliegt keinem Zweifel, daß diese Tendenz bei der sukzessiven Eröffnung der noch geschlossenen Distrikte andauern wird. Speziell im Jahre 1906 wurde infolge der ausgezeichneten Gummikonjunktur von den Pflanzern lebhaft an der Ausdehnung ihrer Plantagen gearbeitet, und die Regierung bemühte sich nach Kräften, den Bedürfnissen der Pflanzer entgegenzukommen. Dies beschränkte sich nicht nur auf liberalen Verkauf von Kronländern, sondern man bemühte sich auch, die schwer zu erreichenden Distrikte durch Anlegung guter Straßen dem Verkehre zugänglich zu machen, und einige seit Jahren projektierte Erweiterungen des Bahnnetzes erhielten prompte Sanktion. Wenn die Insel davon auch erst nach einigen Jahren profitieren dürfte, so wird die durch die Erweiterungen erforderliche größere Kulieinwanderung doch auf den Konsum von importierten Waren wirken und für das allgemeine Einfuhrgeschäft jedenfalls eher eine Ausdehnung herbeiführen.

Die Marktverhältnisse im Jahre 1906 waren für den Importeur, speziell was den Hauptartikel Manchester-Stückwaren anlangt, recht unbefriedigend, da

Digitized by Google

er gegen eine beständige Hausse im europäischen Markte und eine gegenteilige Tendenz im Markte der Insel anzukämpfen hatte. Unter diesen Umständen mußte die Einfuhr aufs Notwendigste beschränkt werden. In den bekannten Ladenartikeln war das Geschäft während des Jahres 1906 ebenfalls äußerst ruhig und dies umsomehr gegen Ende des Jahres, als sich der Zinsfuß plötzlich von 6 Prozent auf 9 Prozent erhöhte. Die Solvenz der einheimischen Händler war im allgemeinen befriedigend, und es fanden keine ernsten Fallimente statt. Dies mag indessen in großem Maße der von den europäischen Verschiffern beobachteten Vorsicht zuzuschreiben sein. Es ist erfreulich, zu konstatieren, daß sich viele derselben von dem früher sehr überhand genommenen direkten Verkehr mit Eingeborenen zurückgezogen haben. Nach wie vor läßt sich der Eingeborene Ceylons nur ungern auf Neuerungen ein, und jene Geschäfte werden von ihm meistens unberücksichtigt gelassen, bei welchen seinen Ideen seitens der Lieferanten nicht entsprochen wird.

Den Hafen von Colombo liefen im Jahre 1906 3894 Schiffe gegen 3664 im Jahre 1905 an. Die Tonnenzahl beläuft sich auf 6,697.329 gegen 5,605.664 t im Jahre 1905.

BRITISCH-JAPANISCHE KONKURRENZ.

Eine von Ende Dezember 1907 datierte Mitteilung aus Japan besagt:

Der einstige Ministerpräsident und noch bis vor kurzem Führer der oppositionellen Fortschrittspartei Graf Okuma hat, wie Kobeer' Tageszeitungen schon Ende November 1907 übereinstimmend meldeten, gelegentlich einer Rede in der dortigen Handelskammer die angesichts des englisch-japanischen Bündnisses auch im Munde eines Oppositionsmannes merkwürdige Äußerung getan: Die Japaner sollten sich die Unbeliebtheit der Engländer bei den von ihnen unterdrückten Indern zu nutze machen. Spät aber doch bestreitet die »Hochi Shimbun«, ein dem Grafen Okuma sehr nahestehendes Blatt, die Wahrheit dieser Äußerung nnd meint, der Graf habe nur so viel gesagt, daß die Japaner in Indien unter dem Schutze des britischen Verbündeten ebenso günstige Handelsbedingungen genießen könnten wie daheim unter der eigenen Regierung. Denn dort unter direkter englischer Verwaltung herrsche vollkommener Freihandel, und es seien keine Beschränkungen der Japaner zu befürchten, wie in anderen englischen Kolonien. Freilich werde dieser japanische Wettbewerb bei manchen Engländern unliebsam empfunden werden, und diese möchten die Japaner »Gelbe Kerle« nennen oder ihnen sonstwie ihr Mißfallen zu erkennen geben. Dadurch dürften sich aber die Japaner nicht abschrecken lassen, denn ein englisches Sprichwort sage: »Wettbewerb ist die Grundlage der Blüte des Handels.«

Daß der japanische Wettbewerb von »manchen« Engländern unliebsam empfunden wird, hat seitdem Mitte Dezember 1907 der Präsident der Peninsular and Oriental S. N. Company nicht minder klar und rückhaltslos vor der Generalversammlung der Gesellschaft zum Ausdruck gebracht. »Die Schiffe der Gesellschaft,« sagte Sir Thomas Sutherland, »erfahren eine starke Konkurrenz durch Japan auf der Strecke Bombay—Japan, eine Konkurrenz, die kaum »fair« genannt werden kann; denn es scheint, daß die Schiffe der Nippon Yusen Kaisha von der Heimatsregierung gezwungen worden seien, ihre Reisen nach und von Bombay zu vermehren.« Noch deutlicher äußerte sich hierüber gleich darauf der Sekretär der Gesellschaft: »Ein absolutes Monopol sei für den Transport von Baumwolle von Bombay nach Japan geschaffen worden, das, mutmaßlich unter der Ägide der japanischen Regierung, alle anderen Flaggen ausschließt.«

Solche von so hervorragender Seite öffentlich gemachten Erklärungen riefen in der japanischen Presse einen verblüffenden Eindruck hervor; einige der Tagesblätter, unter anderen der »Kobe Chronicle« versuchten den Sinn der englischen Äußerungen zu mildern, worauf die »Japan Daily Mail« alsogleich reagierte. Diese Ausführungen lassen sich kurz dahin zusammenfassen, daß die Behauptungen der Engländer den Tatsachen nicht entsprechen; es bestehen keine speziellen Unterstützungen für die Bombay-Linie, sondern nur die gesetzlich geregelten allgemeinen Subventionen, wie solche alle anderen Staaten ihren Schiffahrtsgesellschaften zu teil werden lassen, und was den anderen zu tun gestattet sei, werde wohl auch Japan tun dürfen, ohne hiezu früher die Erlaubnis zu erbitten; allerdings existiere ein auf das Transportgeschäft von Baumwolle bezügliches Abkommen zwischen der Nippon Yusen Kaisha und den Baumwollspinnereien in Japan; doch seien demselben mit gleichen Rechten und Privilegien noch vier andere Schiffahrtsgesellschaften beigetreten, und zwar eben dieselbe Peninsular & Oriental, der Österreichische Lloyd, die Messageries Maritimes und eine italienische Gesellschaft. In japanischen Schiffahrtskreisen sei es bekannt, daß unter den vorgenannten Gesellschaften gerade die Peninsular & Oriental den größten Teil der Baumwolle verfrachtet, aus dem einfachen Grunde, weil ihr die größte Anzahl von Schiffen hiefür zur Verfügung steht.

Die »Japan Daily Mail« ist kein Regierungsorgan in engerem Sinne des Wortes, wird aber von der Regierung unterstützt. Die Regierungspresse selbst hat sich in diesem Gegenstande bisher große Reserve auferlegt. Doch wird die Aufrichtigkeit der sozusagen offiziösen Entrüstung des genannten Blattes bezweifelt. Die Zweifler erinnern sich, mit welcher Hintansetzung des einmal anerkannten Prinzips der offenen Tür die Regierung die japanischen Handelsunternehmungen in der Mandschurei insgeheim gefördert hat (und wohl noch fördert) und hiedurch den von allen Seiten, am lautesten aber wieder von den englischen Kaufleuten erhobenen Klagen über eine unredliche Konkurrenz (unfair competition) zur Existenzberechtigung verhalf. Und doch wird sich ein objektiv Denkender eines Lächelns kaum enthalten können, wenn er die obigen naiven Jeremiaden der P. & O. liest. Denn die P. & O. steht ebenso im Genusse von ausgiebigen Subventionen wie die »Nippon Yusen Kaisha«, und hätte Sir Thomas Sutherland in der Generalversammlung die Erklärung abgegeben, die Schiffe der englischen Gesellschaft monopolisierten den Handel zwischen Indien und Japan, und es sei ihnen gelungen, alle anderen fremden Gesellschaften aus dem Felde zu schlagen, so wären seine Worte sicherlich mit enthusiastischem Applaus aufgenommen worden. Jeder ist sich eben selbst der Nächste, und wenn jeder andere Staat seinen Handel mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln hebt, mit der Absicht, die Konkurrenten zu schlagen, so tut er nur seine Pflicht, zu deren Ausübung wohl auch Japan ein Recht hat. Ein spitziges Wort fand zu diesem Gegenstande der Yokohamaer »Eastern World«: »John Bull krümmte den Rücken, als er das Bündnis schloß, und war ganz außer sich, als der brave japanische Alliierte Rußland zu Lande und zur See schlug. Es ist zu spät und nicht würdevoll, wenn jetzt ein solches Geschrei erhoben wird darob, daß der liebe Alliierte sich John Bulls Rückens als Leiter bedient.« England hatte einst das Monopol des ostasiatischen Handels; in Deutschland war ihm bald ein mächtiger Mitbewerber erwachsen; dies brachte den englisch-deutschen Antagonismus mit zur Reife. Dieselbe Ursache beginnt auch gegenüber Japan, dem dritten gefährlichen Konkurrenten, die gleiche Wirkung zu üben. Daß es so kommen wird, wurde schon beim Abschluß des englisch-japanischen Bündnisses vorhergesagt.

Digitized by Google

DIE TIENTSIN—PUKOW-(NANKING-)EISENBAHN.

Der nachfolgende Wortlaut des den Bau der Tientsin—Pukow-Eisenbahn (Pukow am linken Yangtsekiang-Ufer gegenüber Nanking) betreffenden Übereinkommens zwischen der Britisch and Chinese Corporation Ltd. und dem Waiwupu (Äußeres Amt in Peking) vom 13. Jänner 1908 (oder dem zehnten Tage des zwölften Monats und 33. Jahres der Regierung des Kaisers Kuanghsü) besagt:

1. Hiemit ermächtigt die chinesische Regierung das deutsch-britische Banksyndikat, ein Anlehen von 5 Millionen Pfund Sterling zu 5 Prozent zu emittieren, welches die Bezeichnung tragen soll: »Chinesisches 5prozentiges Tientsin — Pukow-Eisenbahn - Regierungsanlehen.«

2. Mittels dieses Anlehens soll das Kapital aufgebracht werden zum Bau einer Staatseisenbahn, die in der Nähe von Tientsin beginnen und die bestehende Peking—Schanhaikwan-Linie über Techow, Tschinanfu mit Ihsien längs der südlichen Grenze von Schantung verbinden soll. Diese Strecke soll künftig den Namen »Nördlicher Abschnitt der Tsin—Pu- oder Tientsin—Pukow-Linie« führen. Die Fortsetzung dieses nördlichen Abschnittes von Ihsien nach Pukow am Yangtsekiang gegenüber Nanking soll künftig die Bezeichnung »Südlicher Abschnitt der Tsin—Pu-Eisenbahn« tragen. Die gesamte Erstreckung beider Abschnitte beträgt 1085 *km* gleich 2170 chinesische Li. Die Trassierung der Linie unterliegt der Revision durch den Generaldirektor.

3. Das aufgenommene Kapital wird folgendermaßen verwendet werden: zum Bau der Linie, zum Erwerb von Grund und Boden sowie rollendem Material und zur Bestreitung der laufenden Betriebsausgaben der bereits betriebsfähigen Linie, ferner zur Bezahlung der Einlagezinsen nach Vollendung der Linie. Die Bauzeit wird auf vier Jahre bemessen und soll innerhalb sechs Monate nach Unterzeichnung des vorliegenden Kontrakts beginnen. Innerhalb dieser Periode soll das Syndikat dem Generaldirektor 500.000 £ zur Verfügung stellen. Er soll zu diesem Zwecke auf chinesische oder europäische Plätze trassieren, wobei besagter Betrag als erste Anlehensrate gilt. Die ganze Summe von 500.000 £ oder ein Teil hievon soll aus den ersten Eingängen der Anlehenszeichnungen abgeführt und zu einem 6 Prozent nicht übersteigenden Kurse verzinst werden.

4. Die 5prozentigen Anlehenszinsen sollen vom Zeitpunkte der Anlehensemission an auch während der Bauzeit in halbjährigen Raten zahlbar sein. Die Zinsenzahlungen werden von der chinesischen Regierung entweder aus den Eingängen des Anlehens oder aus sonstigen der Regierung passend erscheinenden Einkünften bestritten werden.

5. Das Anlehen läuft durch 30 Jahre. Die Rückzahlung beginnt zehn Jahre nach der Emission, und abgesehen von den im Artikel 6 bezeichneten Ausnahmen sollen die Amortisierungsbeträge in halbjährigen Raten ausgezahlt werden an die Deutsch-asiatische Bank sowie an die Hongkong and Shanghai Banking Corporation. Die hiezu nötigen Beträge entnimmt die chinesische Regierung den Einkünften dieser Eisenbahn oder sonstigen ihr passend erscheinenden Quellen und führt sie an die bezeichneten Banken jedenfalls 14 Tage vor den erwähnten halbjährigen Zahlungsterminen ab.

6. Nach Ablauf der ersten zehn Jahre steht es im Belieben der chinesischen Regierung, den ausstehenden Anleihebetrag oder einen Teil desselben zurückzuzahlen, und zwar bis zum zwanzigsten Jahre gegen eine Prämie von $2^1/_2$ Prozent oder 102 £ 10 sh. für je 100 £ Schuldbetrag. Nach dem zwanzigsten Jahre kann die Rückzahlung ohne Prämie erfolgen; doch muß die chinesische Regierung ihre diesbezügliche Absicht sechs Monate vorher ankündigen, und hat derart vorzugehen, daß sie an Stelle der zur Amortisierung auszulosenden Titres einen Mehrbetrag bestimmt.

7. Die Deutsch-asiatische Bank sowie die Hongkong and Shanghai Banking Corporation sind mit der Vertretung des britisch-deutschen Anlehensyndikates betraut und nehmen für dasselbe die halbjährigen Zahlungen für Zinsen und Amortisierung entgegen, wovon in Artikel 4 und 5 die Rede war. Diese Zahlungen sollen dem Betrage und dem Zeitpunkte nach übereinstimmend mit den Bestimmungen der vorliegenden Abmachung vom Generaldirektor der Tientsin—Pukow-Eisenbahn in Shanghai oder Tientsin geleistet werden, und zwar in einem Betrage, der zur Deckung der in Europa zu begleichenden Goldverpflichtungen ausreicht. Die Überweisung der fraglichen Beträge soll zum gleichen Tageskurse durch die beiden genannten Banken erfolgen. Es steht der Eisenbahnverwaltung frei, bereits sechs Monate vor dem Zeitpunkte ihrer Goldzahlungen Devisen zur Begleichung ihrer Zins- und Amortisierungsverpflichtungen zu erwerben. Die Zahlung kann aber auf Wunsch der chinesischen Regierung auch in Gold erfolgen, falls die chinesische Regierung Golddepots in Europa besitzt, die nicht speziell für diesen Zweck aus China nach Europa gesandt wurden. Die Deutsch-asiatische Bank sowie die Hongkong and Shanghai Banking Corporation empfangen für ihre Vermittlertätigkeit eine Kommission von $^1/_4$ Prozent.

8. Die kaiserlich chinesische Regierung garantiert die gehörige Zahlung von Zinsen- und Amortisierung des Anlehens. Falls zu diesem Zwecke die Einkünfte der Eisenbahn und die Eingänge aus dem Anlehen nicht ausreichen sollten, wird der Generaldirektor diesen Umstand dem Thron in einem Memorandum unter Angabe des Betrages bekanntgeben und dafür Sorge tragen, daß die Zahlung an die Banken in den hiefür bestimmten Zeitpunkten erfolgt.

9. Zur Garantie des Anlehens dienen: Likin und innere Einkünfte der Provinz Tschili 1·2 Millionen Haikwan Taels jährlich, Likin und innere Einkünfte der Provinz Schantung 1·6 Millionen Hkw. Taels und 900.000 Hkw. Taels des Likin von Nanking sowie 100.000 Hkw. Taels der einheimischen Zölle in Husian, die beiden letztgenannten Einkünfte aus der Provinz Kiangsu. Auf allen genannten Provinzeinkünften ruhen gegenwärtig keine anderen Lasten. Solange die Zahlungen für Zinsen und Amortisierung dieses Anlehens keine Störung erleiden, wird in die Verwaltung der genannten Provinzialeinkünfte nicht eingegriffen werden. Wenn aber eine Verzögerung in den genannten Zahlungen eintreten sollte, dann werden nach Ablauf einer angemessenen Wartefrist irgend welche Einkünfte der drei genannten Provinzen in dem zur Bestreitung des Anleihedienstes nötigen Ausmaße der kaiserlichen Seezollverwaltung unterstellt und von dieser im Interesse der Gläubiger verwaltet werden. Solange das Anlehen noch nicht zurückgezahlt ist, hat es vor allen anderen Anlehen einen Anspruch auf die obenerwähnten Einkünfte der drei Provinzen, und so lange darf auch die Eisenbahn unter keinen Umständen verpfändet, noch dürfen ihre Einkünfte als Sicherheit für einen anderen Zweck bestellt werden. Sollte es die Regierung für gut finden, eine Zolltarifreform mit Hinblick auf die Abschaffung des Likin vorzunehmen, so steht dem das vorliegende Abkommen nicht entgegen, wofern nur vor der Herabsetzung oder Abschaffung des hier als Anlehensgarantie genannten Likins mit dem Syndikat ein Abkommen über Beistellung anderer zur Garantie dienenden Einkünfte getroffen wird.

10. Das Syndikat wird ermächtigt, Bonds für den ganzen Betrag des Anlehens zu emittieren, wobei in betreff der Form dieser Bonds das Einvernehmen mit dem Generaldirektor oder dem chinesischen Botschafter in London und Berlin gepflogen wird. Der Aufdruck auf den Bonds soll in chinesischer und englischer, be-

Digitized by Google

ziehungsweise in chinesischer und deutscher Sprache geschehen; hiezu soll noch Signatur und Siegel des Generaldirektors sowie der chinesischen Botschafter in London und Berlin kommen, zum Zeichen daß die Ausgabe der Bonds mit Gutheißung von der und Verbindlichkeit für die chinesische Regierung erfolgt ist. Die Vertreter des Syndikats in London und Berlin sollen die Zeichnung auf den Bonds als Geschäftsführer des Syndikats vornehmen. Falls Bonds verlorengehen oder zerstört werden, wird das Syndikat den Generaldirektor und die chinesischen Botschafter in London und Berlin verständigen. Diese werden das Syndikat ermächtigen, eine Anzeige in die öffentlichen Blätter bezüglich der Amortisierung dieser Bonds zu rücken, gemäß den diesbezüglichen landesüblichen Vorschriften. Falls die Bonds in der hiefür bestimmten Frist nicht vorgewiesen werden, sollen der Generaldirektor oder die chinesischen Botschafter in London oder Berlin Duplikate der Bonds ausfolgen.

11. Alle Bonds und die darauf bezüglichen Zahlungen sollen während der ganzen Dauer des Anlehens von allen chinesischen Taxen freibleiben.

12. Das Syndikat ist befugt, unverzüglich nach Unterzeichnung des Abkommens den Prospekt des Anlehens zu veröffentlichen. Die chinesische Regierung wird ihre Botschafter in London und Berlin anweisen, dem Syndikat in allen diesbezüglichen Angelegenheiten behilflich zu sein und den Prospekt zu unterzeichnen.

13. Das Anlehen wird in zwei oder mehreren Partien emittiert werden, und zwar die erste Partie von 3,000.000 £ möglichst bald, aber spätestens 12 Monate nach der Unterzeichnung des Abkommens. Von diesen 3,000.000 £ soll die chinesische Regierung 93 Prozent des Nominalwertes erhalten. Weitere Beträge des Anlehens sollen entsprechend den Baufortschritten und in dem vom Generaldirektor bestimmten Ausmaße erfolgen. Die chinesische Regierung soll hievon den vom Publikum gezeichneten Betrag abzüglich einer Syndikatsprovision von $5^1/_2$ Points erhalten. Zeichnungen wird das Syndikat in Europa und China von Chinesen und Europäern unter gleichen Bedingungen entgegennehmen unter besonderer Beachtung diesbezüglicher Wünsche der chinesischen Regierung, falls diese Wünsche vor Veröffentlichung der Emissionsbedingungen bekanntgegeben werden.

14. Die Eingänge aus dem Anlehen werden auf Rechnung der Tientsin—Pukow - Staatseisenbahn, bei der Hongkong and Shanghai Banking Corporation und der Deutsch-asiatischen Bank in London oder Berlin vorgetragen. Für die in London oder Berlin auf Kontokorrent erliegenden Gelder werden 4 Prozent Zinsen verrechnet, für die bei den Bankanstalten in China erliegenden die üblichen Kontokorrent- oder Depotzinsen. Die Banken übernehmen noch überdies die Verpflichtung, für den Generaldirektor die nötigen Fonds zur Verfügung zu halten, der aber keine 20.000 £ überschreitende Trassierungen machen darf, ohne die Banken 10 Tage vorher zu benachrichtigen. Die bei den Banken erliegenden Fonds sollen gemäß den Fortschritten des Eisenbahnbaues mittels Orderziehung auf die eine oder andere der beiden Banken zur Auszahlung kommen. Diese Orders sind vom Betriebsdirektor der Eisenbahn oder in dessen Abwesenheit von seinem Vertreter zu unterzeichnen, unter Beigabe näherer Darlegungen über Beschaffenheit und Kosten jener Arbeiten, wofür das Geld in Anspruch genommen wird. Die in China benötigten Beträge sind unter Vermittlung einer der beiden Banken nach Shanghai zu überweisen und bleiben dort als Depotgelder dieser Banken, bis sie unmittelbar für die Zwecke des Eisenbahnbaues benötigt werden. Die Bücher der Eisenbahn sollen in chinesischer und englischer Sprache nach modernen Buchhaltungsmethoden und mit allen nötigen Hilfsbüchern geführt werden. Während des Baues der Bahn darf ein vom Syndikat ernannter und bezahlter Kontrollbeamter jederzeit in die Bücher Einsicht nehmen. Ihm liegt ob, die gemäß den Bestimmungen von Artikel 3 dieses Abkommens erfolgte Verausgabung der Anlehensbeträge zu überprüfen. Die Eisenbahnverwaltung wird zu Ende jedes Budgetjahres einen Bericht in chinesischer und englischer Sprache über Ausgaben und Einnahmen der Eisenbahn veröffentlichen. Dieser Bericht wird für jedermann auf Wunsch erhältlich sein.

15. Sollten während der Bauzeit die Eingänge aus diesem Anlehen zum völligen Ausbau und Einrichtung der Linien nicht ausreichen, dann sind die mangelnden Geldbeträge vorerst aus solchen chinesischen Hilfsquellen zu decken, die gerade verfügbar sind. Auch dann noch fehlender ungedeckter Bedarf ist durch ein weiteres Anlehen hereinzubringen, das vom Syndikat zu gleicher Verzinsung und denselben sonstigen Bedingungen emittiert werden soll wie das erste Anlehen. Sollte nach Vollendung der Linie ein unverwendeter Anlehensrest verbleiben, so ist er dem Zinsenreservefonds zuzuweisen, wovon im Artikel 21 die Rede ist, als Vorsorge für die der chinesischen Regierung nach vorliegender Vereinbarung obliegenden Garantieverpflichtungen.

16. Wenn vor der ersten Anlehensemission durch irgend welche politische und finanzielle Beunruhigung ein derartiger Preisfall in Staatspapieren eintreten sollte, daß hiedurch ein Erfolg der Emission zu den vereinbarten Bedingungen unmöglich wäre, wird dem Syndikat eine Frist gewährt, die aber 18 Monate vom Abschlußtage des Abkommens an nicht überschreiten soll. Wenn innerhalb dieser Frist mit der Anlehensemission nicht begonnen sein sollte, dann wird diese Vereinbarung null und nichtig und die vom Syndikat gemäß Artikel 3 an die Regierung abgeführten Gelder sind von dieser mit Zinsen zurückzuzahlen, aber ohne irgend eine sonstige Entschädigung oder Vergütung.

17. Bau und Verwaltung der Eisenbahn wird durchaus in Händen der chinesischen Regierung verbleiben. Für Arbeiten am nördlichen, beziehungsweise südlichen Abschnitte der Bahn, wird die Regierung kundige deutsche und britische technische Leiter im Einvernehmen mit dem Syndikat bezeichnen und anstellen. Diese beiden technischen Leiter unterstehen dem Betriebsdirektor oder seinem gehörig ermächtigten Stellvertreter und haben die Wünsche der Eisenbahnverwaltung hinsichtlich der Trasse und des Baues der Linie durchzuführen. Sie haben dem Generaldirektor und Betriebsdirektor die schuldige Achtung zu erweisen. Die Bedingungen der mit ihnen zu treffenden Vereinbarungen werden vom Generaldirektor auf dessen alleinige Verantwortung festgestellt. Nach Vollendung des Baues wird die chinesische Regierung beide Abschnitte als einheitliche Staatsbahnlinie verwalten und einen technischen Leiter ernennen, der während der Dauer des Anlehens, ohne Einflußnahme des Syndikats auf seine Ernennung, ein Europäer zu sein hat.

18. Für alle größeren Bezüge von Eisenbahnmaterial werden vom Betriebsdirektor Offertausschreibungen erlassen, wobei die beiden Banken und das Syndikat den betreffenden Bedarf als Vertreter der Eisenbahn zu den für diese vorteilhaftesten Bedingungen gegen Ersatz der Selbstkosten und 5 Prozent Kommission zu besorgen haben werden. Ohne gehörige Ermächtigung durch den Betriebsdirektor darf kein Auftrag für Materialbeschaffung ausgeführt, noch dürfen irgendwelche Ausgaben hiefür gemacht werden. Die Eisenbahnverwaltung ist befugt, die den Spezifikationen nicht entsprechenden Materialien bei deren Ankunft in China nicht zu übernehmen. Bei gleichem Preise und Qualität sollen deutsche und britische Erzeugnisse vor anderen ausländischen Fabrikaten bevorzugt werden, für die nördliche, beziehungsweise südliche Hälfte der Bahn. Die Eisenbahnverwaltung

Digitized by Google

behält sich vor, den genannten Vertretern zwar die Kommission für alles im Auslande erworbene Material zu bezahlen, aber sich nach Gutdünken auch anderer Agenten in China oder im Ausland zu bedienen. Kommissionsgebühren sollen nur in obenerwähnten Fällen bezahlt werden, unbeschadet der Entlohnung technischer Experten durch die Eisenbahnverwaltung, falls diese die Dienste solcher Experten benützt. Einen Vorzug vor britischen, deutschen und sonstigen ausländischen Erzeugnissen genießt, um der chinesischen Industrieförderung willen, das in China selbst hergestellte Material. Bei Erwerbung chinesischen Materials ist aber keine Kommission zu bezahlen.

19. Die chinesische Regierung ist befugt, mit den ihr zur Verfügung stehenden chinesischen Kapitalien Zweiglinien der Eisenbahn zu bauen, hat aber, falls sie fremden Kapitales bedarf, dem Syndikat den Vorzug zu geben.

20. Dem Syndikat steht es frei, aus der ersten Anlehensemission 200.000 £ zurückzubehalten an Stelle des in erster Linie ins Auge gefaßten 20prozentigen Anteils an den Gewinsten der Eisenbahn. Doch bezieht sich dieses Recht des Syndikats nur auf die erste Teilemission dieses Anlehens, dagegen auf keine weitere, noch auch auf ein Nachtragsanlehen.

21. Sobald Zinsen und Amortisation für irgend ein Jahr ausbezahlt sind, wird die Eisenbahnverwaltung bei den Anstalten der beiden Banken in Shanghai oder Tientsin weitere Einnahmenüberschüsse der betreffenden Jahre deponieren, bis diese auch zur Begleichung der Zinsen für das nächste Jahr ausreichen. Über die Höhe der betreffenden Depotzinsen wird mit Rücksicht auf die jeweiligen Geldmarktsverhältnisse das Einvernehmen mit den Banken gepflogen werden.

22. Der Deutsch-asiatischen Bank und dem Syndikat steht es zu, die ihnen nach diesem Abkommen gebührenden Rechte und Ermächtigungen an irgendeine deutsche oder britische Gesellschaft zu übertragen mit der Befugnis weiterer Übertragung unter Voraussetzung der Genehmigung des Generaldirektors.

23. Das Abkommen wurde, gemäß einem kaiserlichen Edikt vom 10. Tage des 12. Monats des 33. Jahres der Regierung Kuanghsü = 13. Jänner 1908, unterzeichnet und den Botschaftern Großbritanniens und Deutschlands in Peking durch den Waiwupu mitgeteilt.

24. Fünf Exemplare dieser Verordnung werden in englischer und chinesischer Sprache niedergeschrieben. Drei bleiben in Verwahrung der chinesischen Regierung und zwei in jener des Syndikats. In Streitfällen gilt der englische Text als der richtige.

MISZELLEN.

Der albanesische Heuexport. Ein aus der ersten Jännerhälfte laufenden Jahres datierter Bericht des k. u. k. Generalkonsulates in Skutari besagt im Zusammenhange mit dem inzwischen bereits wieder aufgehobenen dortigen Heuausfuhrverbot über die dortige Heuausfuhr nach Dalmatien: Das Ende September 1907 für die Provinz Skutari erlassene Heuausfuhrverbot ist am 6. Jänner l. J. aufgehoben worden. Da die Heuvorräte nach der letztjährigen Ernte ziemlich beträchtliche sind, lag kein rechter Grund zur Aufrechterhaltung dieses Verbotes vor, und die Lokalregierung mußte sich zu dessen Zurückziehung infolge der energischen Bemühungen der Skutariner zumeist mohammedanischen Heuexporteure entschließen. Die Heuausfuhr spielt im Exporte dieses Sandschaks keine unbedeutende Rolle. Sie richtet sich größtenteils nach Dalmatien und der Export nach Ragusa und Spalato betrug im Jahre 1907 bis Ende September allein zirka 18.000 *q*. Der anfangs Jänner laufenden Jahres in Skutari und Umgebung noch vorhandene Stock wird mit ca. 45.000—50.000 *q* angegeben, wovon ca. 4000 *q* bereits ins Ausland verkauft wurden und demnächst zur Ablieferung gelangen werden. Der Marktpreis zu Anfang Jänner laufenden Jahres beträgt 16 Para pro Oka grossa (1·4 *kg*), d. i. ca. K 5·25 pro *q*. Da sich die Spesen bei der Ausfuhr nach Dalmatien (Ausfuhrzoll und Transport bis Ragusa oder Spalato) auf ca. K 4·25 pro *q* stellen, würde das Heu franko Bord Spalato auf ca. K 9·50 pro 100 *kg* zu stehen kommen. Beim Transporte bis Triest oder Fiume erhöhen sich die Spesen um ca. 1 K pro *q*. Die durch die Freigebung der Ausfuhr zu erwartende erhöhte Nachfrage wird voraussichtlich nicht ohne Einfluß auf den Preis bleiben, und man kann auf eine Hausse von 1—2 K pro *q* gefaßt sein. Die Qualität des nordalbanesischen Heues ist mittelgut, sein Aussehen blaßgelb.

Erzbergbau auf Thasos. Aus Salonich wird der »Frankfurter Zeitung« unter dem 21. Jänner l. J. geschrieben: »Die Deutsche Minengesellschaft Speidel, die im Juli 1903 auf der Insel Thasos ihre ersten Schürfungen nach Zinkerz vornahm, hatte in der ersten Zeit ihrer Tätigkeit Erfolge aufzuweisen. Schon im Juni 1904 wurden die ersten 1300 *t* Erz verfrachtet. Es wurden weitere Minen angelegt; im Jahre 1905 wurden bereits etwa 19.000 *t*, in 1906 21.000 *t* Zinkerz exportiert. In Castros wurden vier Hochöfen und ein großes Magazin etc. errichtet. Die Gesellschaft fand im Verlaufe ihrer Arbeiten Spuren von Kupfer, Antimon und Silber, doch erscheint es zweifelhaft, ob ein Abbau dieser Erze lohnen würde. Im Jahre 1907 wurde eine moderne Erzwäscherei in Betrieb genommen. Das Jahr 1907 lieferte nun nicht die gleichen günstigen Ausbeuteerträgnisse wie bisher. Die Mine von Volgaro mußte aufgegeben werden, da sich keine weitere Rentabilität ergab, auch die Minen von Castros und Sotiros ließen nach, und so ging die Ausfuhr zurück, viele Arbeiter verließen Thasos. Es wurden nun bei Mories und Theologos neue Schürfungen vorgenommen, über deren Resultate man sich günstig äußert. Jedenfalls darf angenommen werden, daß die Deutsche Minengesellschaft Speidel, die bisher Beweise energischer Tätigkeit gegeben hat, versuchen wird, den Betrieb wieder auf die frühere Höhe zu bringen.«

Eisenbahnen in Russisch-Asien. Nach einem Berichte des k. u. k. Generalkonsulats in Moskau wird seit Anfang laufenden Jahres das Projekt der Eisenbahnlinie Petersburg—Kinel, letzterer Ort der Endpunkt der Orenburg—Taschkender Bahnlinie bei Samara, 1547 Werst lang, über Rybinsk, Jermolino, Nishnij-Nowgorod, Alatyr und Simbirsk erörtert, welche namentlich für den Getreideexport des Wolgagebietes große Bedeutung haben wird. Es wird ferner demnächst das Projekt des Ausbaues der Bahnlinie Tjumen—Omsk, gewissermaßen ein teilweiser Ersatz des vielbesprochenen zweiten Geleises der großen sibirischen Bahn, der Reichsduma vorgelegt werden.

Wirtschaftiche Verhältnisse in Hongkong. Wie der Bericht des k. u. k. Konsulats in Hongkong über das vierte Quartal 1907 ausfuhrt, ist von neuen Industrieunternehmungen die Eröffnung einer chinesischen Brauerei in Hongkong (Wongheitschoung) zu melden. Das Bier ist jedoch von minderer Qualität und findet geringen Absatz. Der Bau der von einem nordamerikanischen Syndikat in Laitschikok (New Territory) zu errichtenden Brauerei hat gleichfalls große Fortschritte gemacht. Die Maschinen wurden in England, Amerika und Deutschland gekauft und sollen demnächst in Hongkong eintreffen, so daß diese Brauerei in der zweiten Hälfte des Jahres 1908 den Betrieb wird aufnehmen können. Die Firma C. E. Warren & Co. hat in Bowrington (Hongkong) eine neue Ziegelfabrik eröffnet.

Die Ernteergebnisse im New Territory auf dem Festlande waren im Jahre 1907 im allgemeinen zufriedenstellend. Das Zuckerrohr, welches neuerlich in größeren Mengen angebaut wird, hat aber von Mehltau (blight) gelitten. Die Arbeiten der Kanton—Kowloon-Eisenbahn bringen Geld ins Land, und mehrere der wohlhabenderen Chinesen haben bereits in Anhoffnung der voraussichtlichen Preissteigerung des Bodens größere Landstrecken an der Bahn angekauft.

Die Eröffnung einer chinesischen Regierungsbank in Hongkong soll bevorstehen. Der Effektenmarkt zeigte zwar im Oktober 1907 eine lebhaftere Tendenz,

Digitized by Google

die später eingetretenen Kursschwankungen sowie die Geldkrise in Amerika haben aber auch in Hongkong einen nachteiligen Einfluß ausgeübt. Mit Ausnahme der Bankaktien blieb das Geschäft in lokalen Effekten bis Ende des Jahres flau, und auch zu Beginn 1908 sind keine Anzeichen einer Besserung vorhanden.

Über die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten hat die Hongkonger Handelskammer erst im Laufe des Jahres 1907 angefangen, statistische Daten zu sammeln. Dieser Export scheint nur in Matten, Kassia und Reis von Bedeutung gewesen zu sein. Bemerkenswert ist es, daß nach dieser Zusammenstellung, welche allerdings auf Genauigkeit keinen Anspruch erheben kann, die Ausfuhr der meisten Artikel eine Steigerung aufweist, insbesondere außer Kassia auch Federn, Konserven, Soya, Essentialöl, Bambus, Matten und Menschenhaaren, während ein Rückgang nur in Borsten, Tee und Kampfer verzeichnet wird.

Aus Torreon in Mexiko, wird die Gründung einer Dampfschiffahrtsgesellschaft durch die dort wohnhaften reichen Chinesen gemeldet, welche angeblich bereits im April 1908 regelmäßige Fahrten zwischen China und der mexikanischen Küste, zuerst von dem Hafen Manzanillo aus, ins Leben rufen wird. Die Blue-Funnel-Linie soll auch demnächst zwei neue Dampfer mit einem Tonnengehalte von je über 10.000 *t* für den direkten Verkehr zwischen Hongkong und Tacoma (Washington) in den Verkehr stellen. Schließlich wäre noch die in Kanton, beziehungsweise Wuchow projektierte Errichtung einer chinesischen Gesellschaft für den Dienst auf dem West-River zu erwähnen. Da bei Gründung dieser Gesellschaft politische Gesichtspunkte maßgebend waren, welche, infolge der Maßnahmen Großbritanniens zur Unterdrückung des Piratenwesens in den chinesischen Gewässern durch britische Kriegsschiffe, die Verdrängung der britischen Schiffahrt vom West-River zum Zwecke haben, so ist es sehr fraglich, ob dieser chinesische Schiffahrtsdienst tatsächlich ins Leben treten wird. Die Beschaffung des erforderlichen Kapitals von 10 Millionen Dollars wird durch die Emission von 2 Millionen Aktien zu 5 $ beabsichtigt.

In der Lage der freien Schiffahrt ist während des vierten Quartals 1907 keine Änderung eingetreten. Ende Oktober war zwar eine kleine Erhöhung der Frachtsätze zu beobachten, später verflaute jedoch der Markt vollständig, so daß zu Anfang des Jahres 1908 mit Recht von einer Stockung die Rede sein konnte, da sozusagen keine Nachfrage vorhanden war und nur unbedeutende Abschlüsse bei sehr niedrigen Raten stattfanden, während zahlreiche Schiffe im Hongkonger Hafen unbeschäftigt lagen. Nur während des inzwischen beendigten Boykotts der regulären Linien zwischen Hongkong und Haiphong von Seite der chinesischen Reishändler in diesem letzteren Hafen haben mehrere Dampfer bei günstigen Frachtsätzen Verwendung zum Reistransporte von Haiphong nach Hongkong gefunden. Für die Zeit nach dem chinesischen Neujahr (Ende Februar) wird zwar eine Besserung des Frachtgeschäftes erwartet, dies hängt jedoch zumeist von der Lage des Reismarktes ab, und die Nachrichten über die Reissaaten in Indochina lauteten nicht sehr günstig.

Was die Schiffahrt unter österreichischer Flagge anbelangt, so hat, abgesehen von der indochinesischen Linie des Österreichischen Lloyd, der Dampfer »Istok« auch während des vierten Quartals 1907 von Bombay kommend, zweimal, und zwar im Oktober und im Dezember Hongkong angelaufen, und hatte zum ersten Male eine Ladung von 1454 *t*, zum zweiten Male eine Ladung von 1032 *t*, während bei der Rückfahrt die Ladung nur 920 *t*, beziehungsweise 793 *t* betrug, also bedeutend weniger als im dritten Quartal 1907. Im Dezember ist auch der ungarische Dampfer »Korana« der Ungaro-Croata mit einer vollen Ladung von Zement aus Novorossisk für Hongkong, Shanghai und Moji eingetroffen.

Chinesische Bergbaugesetzgebung. Nachdem in Peking mehrere den chinesischen Bergbau betreffende Entwürfe bereits fallen gelassen worden waren, ist vor kurzem ein neuer Entwurf entstanden, an dem der jüngst zum Gesandten für Wien ernannte chinesische Würdenträger Lueiputung keinen unwesentlichen Anteil genommen haben soll. Dieser Entwurf stellt, nach einem vom 20. Jänner l. J. datierten Berichte des k. u. k. Generalkonsulats in Shanghai, fremden Unternehmern so harte Bedingungen, daß die Beteiligung ausländischen Kapitals beinahe ausgeschlossen ist; er enthält im wesentlichen die Bestimmung, daß die Hälfte des Ertrages der chinesischen Regierung zu gute kommen soll, während überdies von der frei verfügbaren Hälfte ein Regal zu entrichten ist.

Südchinesische Boykottagitation gegen japanische Waren. Die Affäre des japanischen Schiffes »Tatsumaru«, das wegen Waffenschmuggels in den Gewässern von Macao von den chinesischen Behörden mit Beschlag belegt, aber infolge nachdrücklicher japanischer Vorstellungen wieder freigegeben wurde, hat in Südchina eine tiefgehende Erregung hervorgerufen. Auf großen Entrüstungsversammlungen in Kanton wurde beschlossen, den Jahrestag der Freilassung der »Tatsumaru« als einen nationalen Trauertag zu begehen. Auch äußerten sich zahlreiche Redner auf diesen am 21. und 22. März 1908 abgehaltenen Versammlungen für einen Boykott gegen japanische Waren. Viele der Zuhörer entledigten sich ihrer aus Japan stammenden Kleidungsstücke und warfen sie auf einen Scheiterhaufen zur Verbrennung. Die japanische Regierung hat dem Ernste der Situation teilweise bereits Rechnung getragen, indem sie ein Verbot erließ, Waffen nach China zu exportieren. Auch in Neusüdwales sprach sich eine Versammlung dort ansässiger chinesischer Kaufleute für die Boykottierung der japanischen Waren und der bestehenden japanischen Dampferlinie nach Australien aus. Eine rein chinesische Dampferlinie, die Hongkong mit Sydney verbindet, soll gegründet werden. Man glaubt, daß die chinesischen Firmen in den anderen australischen Staaten das Beispiel der Firmen in Sydney nachahmen werden. Auch ein Übergreifen dieser Boykottbewegung nach Singapore wird für wahrscheinlich gehalten.

Ein russischer Hafen an der Murmanküste. Seit mehreren Jahren trägt man sich in Rußland, nach den »Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens«, mit der Absicht, an der arktischen Küste eine Marinestation zu errichten, und nunmehr soll der Plan, eine solche an der mit Freihafenprivilegien bedachten Murmanküste zu wählen, zur Verwirklichung gelangen. Zu diesem Zwecke begab sich schon vor einiger Zeit Kreuzer »Almas« mit Admiral Dubassow an Bord von Tromsö nach der Murmanküste, um dieselbe zu untersuchen, besonders Alexandrowsk, welcher Ort allgemein als der geeignetste für die Anlage eines Kriegshafens angesehen wird. Der Ort besteht erst seit kurzer Zeit, und der Grundstein für ihn wurde erst im Jahre 1899 gelegt. Nunmehr ist er jedoch der Sitz der Zivilverwaltung für den Murmandistrikt; er ist durch einen Hafen von etwa 1 Meile Länge und $^1/_4$ Meile Breite ausgezeichnet. Die Tiefe ist dort, selbst hart an der Küste, über 18 *m*, und so besitzt der Hafen alle wünschenswerten Eigenschaften als Flottenstation. Sollte der Hafen als Kriegshafen bestimmt werden, wofür viele Anzeichen sprechen, so würde die Eisenbahnlinie nach Petrosawodsk bis zur Murmanküste verlängert werden. Außer Alexandrowsk gibt es noch andere Küstenpunkte, wie Port Wladimir, Kildin und die Triberkabai, welche für einen Kriegshafen sich daselbst eignen würden; doch entspricht hiefür keiner so wie Alexandrowsk, das gegenüber den anderen Orten auch die westlichste Lage hat. Rußland wünscht an der Murmanküste einen Kriegshafen zu besitzen, weil dort eine Flotte das ganze Jahr hindurch im stande wäre, auf dem Wege über das Nordkap den Atlantischen Ozean

Digitized by Google

zu erreichen, während diese, in den Baltischen Häfen stationiert, einen großen Teil des Jahres der Eisverhältnisse wegen festgehalten wird.

Sibirischer Vieh- und Geflügelexport. Von ausländischen Exporteuren wird derzeit der Export von Vieh und Geflügel aus Sibirien organisiert, wobei, nach einem von Mitte Februar laufenden Jahres datierten Berichte des k. u. k. Generalkonsulats in Moskau, die Deutschen für Hammel- und Rindfleisch, die Engländer für Geflügel und Schweinefleisch Interesse zeigen.

Eine chinesische Wollwäscherei. Wie der Novemberbericht des k. u. k. Generalkonsulats in Shanghai mitteilt, soll in kurzer Zeit dortselbst eine Wollreinigungsanlage geschaffen werden. Das Kapital der Gesellschaft, das ausschließlich in chinesischen Händen ist, beträgt 5,000.000 Taels. Die Maschinen sind von England und Deutschland geliefert worden.

Der Aufschwung der südafrikanischen Landwirtschaft. Nachfolgende, den Dezember- und Jännerberichten des k. u. k. Generalkonsulats in Kapstadt entnommene Ausführungen über den Aufschwung der südafrikanischen und besonders kapländischen Landwirtschaft sind um so bemerkenswerter, als, wie die seitherige Erfahrung lehrt, die Zukunftshoffnungen für Südafrika weniger in seinen ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung nach überschätzten Bergbauprodukten, als vielmehr in der Entwicklung von Ackerbau und Viehzucht liegen:

Im Dezember 1907 waren die Witterungsverhältnisse für die Landwirtschaft nicht unbefriedigend, und das Jahr 1907 schloß für die Landwirtschaft überaus günstig ab. Die Landwirtschaft hat denn auch im Gegensatz zum Handelsverkehr im abgelaufenen Jahre wesentlichen Aufschwung genommen, und die bessere Lage der Farmer kam nur darum praktisch noch nicht in dem erwarteten Maße zur Geltung, weil die Farmer zunächst an die Tilgung ihrer Schulden aus früheren schlechten Jahren zu denken hatten. Immerhin aber darf die Aufwärtsbewegung der Landwirtschaft nach so langer Zeit allgemeiner Stagnation als ein Symptom der wirtschaftlichen Wiederbefestigung angesehen werden.

Die Förderung des Exports landwirtschaftlicher Produkte sowohl nach Großbritannien als auch nach den anderen südafrikanischen Kolonien wird von den landwirtschaftlichen Vereinigungen der Kapkolonie mit Umsicht und Energie betrieben, und die Regierung unterstützt nach wie vor in ausgedehntester Weise die darauf abzielenden Bestrebungen. Angesichts der wertvollen Dienste, die der Handelskommissär in London für die Erweiterung des Exports landwirtschaftlicher Produkte leistet, wird nun an die Aufstellung eines Handelsagenten im Transvaal gedacht. Sowohl von landwirtschaftlichen Vereinigungen als auch einzelnen Farmern wurde darauf hingewiesen, daß es im Interesse der kapländischen Landwirtschaft gelegen sei, eine Mittelsperson im Transvaal zu haben, die dortselbst auf die Ausdehnung des Absatzes landwirtschaftlicher Produkte hinzuwirken hätte. Die Regierung hat nun die Ernennung eines Agenten mit dem Sitz in Johannesburg behufs Verkaufs von kapländischen Produkten genehmigt und Verfügungen getroffen, welche die prompte Abwicklung der Verrechnung sichern sollen. Die Bedingungen, unter welchen der genannte Agent bereit ist, die von landwirtschaftlichen Korporationen und einzelnen Farmern auf ihn konsignierten Waren zu empfangen und über dieselben zum Vorteil der Absender zu disponieren, wurden bereits festgestellt. Der kapländische Handelskommissär in London berichtet, daß einige Schiffsladungen südafrikanischen Hafers vom Londoner Markt gut aufgenommen wurden und daß nur wenige Beschwerden über die Sendung einliefen. Der Hafer kam in gutem Zustand an, und die Packung war vollkommen zufriedenstellend. Die offerierten Preise betrugen ungefähr 16 sh. 3 d—16 sh. 6 d cif oder ungefähr 17 sh. 3 d gelandet pro 303 lbs. Der Preis englischen Hafers ist 20 sh. 6 d und jener der russischen Provenienz 18 sh. 3 d. Der erstere Preis ist für weißen und schwarzen Hafer, der letztere für weiße Sorten. Kaphafer ist in England unter dem Namen »brown oats« bekannt. Derselbe ist nicht so gesucht wie weißer oder schwarzer Hafer und erzielt daher 1—2 sh. pro Quarter weniger als weißer oder schwarzer Hafer. Der Handelskommissär wirft zwar die Frage auf, ob nicht die eine oder andere Sorte oder beide der genannten Sorten in der Kapkolonie kultiviert werden könnten, weist jedoch gleichzeitig auf Argentinien hin, das früher gleichfalls braunen Hafer — ähnlich dem Kaphafer — produzierte, dann aber versucht hat, schwarzen und weißen Hafer herzustellen, indem es seinen ursprünglichen braunen Hafer hybridisierte und solchermaßen eine besondere Type schuf, welche auf dem englischen Markt beinahe unverkäuflich ist. In neuerer Zeit werden in England erfolgreiche Anstrengungen gemacht, gepreßte Futtermittel südafrikanischer Provenienz auf den Markt zu bringen. Der Handelskommissär hat günstige Berichte über diese Futtermittel von einzelnen Abnehmern erhalten. Der Versuch, südafrikanische Futtermittel mit Melasse zu vermengen, soll befriedigend ausgefallen sein. Kapländisches Exportobst wird von Regierungsorganen (Inspektoren) einer Untersuchung unterzogen, und die untersuchten Obstkistchen werden sodann mit einem »Brand« versehen. Hiebei wurde festgestellt, daß Kistchen (boxes) und Holzwolle sich zunächst als die geeignetste Verpackungsart bewährt haben, was auch für österreichische Exporteure von Kistenbrettern und Holzwolle von Interesse sein dürfte. Für die gegenwärtige Obstsaison wurden nun die folgenden Maße und Preise für Kistchen, mit deren Lieferung nur lokale Erzeuger betraut sind, festgesetzt:

Kistchen für	Maß in engl. Zoll	Preis pro Kistchen in d
Große Trauben	24 × 18 × 6	$7^1/_2$
	14 × 18 × $6^1/_2$	$7^3/_4$
Kleine Trauben	18 × 12 × 6	4
	18 × 12 × $5^1/_2$	$3^7/_8$
Pfirsiche	18 × 12 × 4	$3^1/_2$
	18 × 12 × $3^1/_2$	$3^1/_8$
Pflaumen	18 × 12 × 3	$2^3/_4$
	18 × 12 × $2^3/_4$	$2^5/_8$
Birnen	18 × 12 × 6	4
	18 × 12 × 5	$3^5/_8$
Aprikosen	18 × 12 × $2^1/_2$	$2^1/_2$
	18 × 12 × 2	$2^3/_8$
Apfelsinen	27 × 12 × 12	10
Kleine Apfelsinen	$13^1/_2$ × 12 × 12	$6^1/_2$

Für Holzwolle in Ballen von 25, 50, 56 und 112 lbs. beträgt der Preis je 8 sh. 6 d für 100 lbs. Über den Stand der Herden liegen befriedigende Berichte vor. Die besseren Witterungsverhältnisse haben auch die Viehkrankheiten vermindert, deren Prozentsatz sich gegen Ende 1907 in normalem Rahmen bewegte.

Das Jahr 1908 begann für die Landwirtschaft mit ungemein günstigen Witterungsverhältnissen. Die seit etwa zwei Jahren wieder vorwaltenden günstigeren Bedingungen für die Landwirtschaft haben das Interesse für dieselbe bedeutend erhöht und landwirtschaftliche Experimente aller Art werden von den Farmern unverdrossen fortgesetzt. Zu diesen Experimenten gehört auch der Anbau von Gras, und besonders die Versuche mit Paspalum dilatatum, in Australien als »Golden Crown« bekannt, haben im Zeitraume von wenigen Jahren anmerkenswerte Erfolge ergeben. Wo Luzerne gedeiht, sind andere Saaten wohl nicht notwendig, aber es ist noch immer genug Land vorhanden, wo Paspalum, das für die Gewinnung von Heu und Weiden so wertvoll ist, kultiviert werden kann. Inländisches Gras (Kapgras) ist mit Erfolg in verschiedenen Distrikten angebaut worden. Die besten Ergebnisse zeigte Rhodesgras, Chloris gayana, welches in den verschiedensten Teilen der Kapkolonie äußerst befriedigend gedieh. Südafrikanisches Gras wird auch in Australien sehr geschätzt. Unter den mit verschiedenen Maissorten angestellten Anbauversuchen hat Cinquantinomais sehr befriedigt. Derselbe wird wegen seiner schnellen Reife ungemein geschätzt. Allerdings steht diese Maissorte in Größe und Ansehen anderen Sorten nach. Dagegen eignet sich dieselbe gerade wegen ihres kleinen Korns als Futter für Federvieh, obgleich sie auch für Pferde und Kühe und als Grünfutter, dann als Tafelmais gute Verwendung findet. Der Anbau von anderen Maissorten, wie Wiskonsin White Dent, Iowa Gold Mine, Iowa Silver Mine, Sweet Fodder Corn und Popcorns wurden bisher in so kleinem Maßstab vorgenommen, daß ein Urteil über den Anbauwert dieser Sorten noch nicht abgegeben werden kann.

Nach den bisherigen Erfahrungen stellen Kistchen und Holzwolle für Exportobst das geeignetste Verpackungsmaterial dar. Bei der enormen Raumverschwendung, welche bei der bisher noch üblichen Verpackung des Obstes in Körben eintritt (so daß die »trucks« der Eisenbahnen nicht vollauf ausgenützt werden können), hat die Verwaltung der Kapregierungsbahnen Vorzugsraten für Obst, verpackt in Kistchen oder Körben mit Querstäben, gegenüber Obst, verpackt in Körben ohne Querstäbe, aufgestellt. Die Beförderung von Obst in Körben mit oder ohne Querstäbe wird nach der Obstsaison 1907/08 gänzlich eingestellt werden. Die Regierung wirkt darauf hin, eine völlig gleichmäßige Verpackung des Obstes durchzuführen. Die Berichte über die kapländische Viehzucht lauteten im Jänner laufenden Jahres im großen und ganzen befriedigend.

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: DR. EMIL LOEW. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE WIEN V.

Digitized by Google

Digitized by Google

DAS K. K. ÖSTERR.

HANDELSMUSEUM

in

WIEN, IX. BERGGASSE 16

ein dem k. k. Handelsministerium unterstehendes **Exportförderungsinstitut,** stellt im Interesse der Förderung des österreichischen Exporthandels den österreichischen, am Export interessierten Firmen seinen ausgebreiteten **kommerziellen Informationsdienst** zur Verfügung.

Im Rahmen desselben werden **Bezugsquellen und Absatzgelegenheiten** für österreichische Produkte namhaft gemacht, über die **Absatzfähigkeit** einzelner Artikel auf einzelnen auswärtigen Plätzen, die Marktlage, Usancen, Aufmachung etc. Detailinformationen gegeben, Warenmuster beschafft, **Agentur-, Kommissions- und sonstige direkte Exportverbindungen** nachgewiesen, über Vertrauens- und Kreditwürdigkeit auswärtiger Firmen Informationen gegeben, über **Lieferungsausschreibungen** und ähnliche konkrete Absatzgelegenheiten Mitteilungen gemacht, über **Handelsbewegung und Statistik,** Musterschutz- und Patentgesetzgebung, technische Fortschritte, **Verkehrs- und Tarifwesen,** ausländische Rechtsverfolgung und Gesetzgebung und sonstige kommerziell wichtige Aufschlüsse erteilt, fallweise **Übersetzungen fremdsprachiger Korrespondenzen** besorgt u. s. w.

Dieser Informationsdienst steht österreichischen Firmen unentgeltlich zur Verfügung.

Eine vollständige Sammlung der **Zolltarife** aller Länder und der zugehörigen Quellen ermöglicht eine rasche und zuverlässige **Auskunftserteilung über alle Details der Zollgesetzgebung aller Staaten.** Alle gebräuchlichen **Telegraphen-Codes** sowie **Adreßbücher** über alle Staaten liegen im kommerziellen Bureau zur Benützung auf.

Durch sein sich ausbreitendes Netz von **Exposituren** in Konstantinopel, Smyrna, Salonichi, Skutari, Bagdad, Trapezunt, Podgorizza, Beirut, Kairo, Alexandrien, Täbris, in Bosnien und der Hercegowina, Bombay und seine zahlreichen **Korrespondenzstellen** in den meisten Staaten ist das k. k. österr. Handelsmuseum in Fühlung mit den kommerziellen Kreisen der betreffenden Gebiete und vermag unmittelbar für die Entwicklung von Exportbeziehungen tätig zu sein sowie in konkreten Fällen im Interesse des heimischen Absatzes und seiner Abwicklung einzuschreiten.

Das k. k. österr. Handelsmuseum gibt in seiner **Wochenschrift**

„DAS HANDELSMUSEUM"

eine Revue über alle für den internationalen Handel wichtigen Ereignisse, wirtschaftliche Gesetzgebung und Verwaltung, die Bewegung in Industrie und Handel sowie deren Organisation, technische Neuerungen, allgemeine Absatzgelegenheiten etc. etc. Als Gratisbeilage dieser Wochenschrift werden die

Monats- und Quartalsberichte der k. u. k. Konsularämter

in systematischer Verarbeitung fortlaufend publiziert, so daß für jede Warengruppe gesondert die Berichte der k. u. k. Konsularbehörden verfolgt werden können. Als weitere Gratisbeilage werden die

Jahresberichte der k. u. k. Konsularämter

in selbständigen Heften veröffentlicht.

Die wirtschaftliche Entwicklung der überseeischen Staaten, insbesondere des Orients, findet eine besondere Behandlung in der vom k. k. österr. Handelsmuseum gleichfalls herausgegebenen

„Österreichischen Monatsschrift für den Orient".

Außerdem werden in zwangloser Folge

„KOMMERZIELLE BERICHTE"

herausgegeben, die in monographischer Darstellung wichtige und umfassendere Themen und Materien von kommerziellem Interesse behandeln.

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: DR. EMIL LOEW. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXXIV. Jahrgang. WIEN, MAI 1908. Nr. 5 Beilage

Verlag des k. k. österr. Handelsmuseums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:
Ganzjährig K 10·—, ℳ 10·—, Franken 12·50 ohne Postversendung.
„ K 11·20, ℳ 11·20, Franken 14·— mit „

Dampfschiffahrt-Gesellschaft

des

Österreichischen Lloyd, Triest.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

Eillinie Triest—Alexandrien. Von Triest jeden Donnerstag 11½ Uhr vormittags nach Alexandrien über Brindisi. Ankunft in Alexandrien Montag um 6 Uhr früh. Rückfahrt von Alexandrien jeden Samstag 3 Uhr nachmittags, Ankunft in Triest Mittwoch 11 Uhr vormittags.

Linie Triest—Syrien. Von Triest jeden Samstag 10 Uhr vormittags über Gravosa, Brindisi, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Alexandrette nach Mersyn; dort Ankunft Montag 6 Uhr früh. Rückfahrt von Mersyn Dienstag 3 Uhr nachmittags, Ankunft in Triest jeden Dienstag 10 Uhr vormittags.

Eillinie Triest—Konstantinopel. Von Triest jeden Dienstag 2 Uhr nachmittags über Brindisi, Korfu, Patras, Piräus, Dardanellen nach Konstantinopel, dort Ankunft Montag 5 Uhr früh. Rückfahrt von Konstantinopel jeden Samstag 10 Uhr vormittags, an in Triest jeden Donnerstag 1 Uhr nachmittags.

Thessalische Linie A. Von Triest jeden zweiten Freitag 2 Uhr nachmittags. Ankunft in Konstantinopel am Freitag 6 Uhr früh über Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Kanea, Rethymo, Kandien, Piräus, Volo, Saloniki, Cavalla, Lagos, Dedeagach, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt von Konstantinopel jeden zweiten Montag.

Thessalische Linie B. Von Triest jeden zweiten Freitag 2 Uhr nachmittags. Ankunft in Konstantinopel Freitag über Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Kanea, Rethymo, Kandien, Piräus, Volo, Saloniki, Cavalla, Lagos, Dedeagach, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt von Konstantinopel jeden zweiten Samstag 3 Uhr nachmittags.

Griechisch-orientalische Linie A. Von Triest jeden zweiten Sonntag 10 Uhr vormittags. Ankunft in Konstantinopel Donnerstag 6 Uhr früh über Brindisi, Korfu, Patras, Zante Kalamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmé, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von Konstantinopel jeden zweiten Montag 8½ Uhr früh.

Griechisch-orientalische Linie B. Von Triest jeden zweiten Sonntag 10 Uhr vormittags. Ankunft in Konstantinopel Donnerstag 6 Uhr früh über Brindisi, Korfu, Patras, Argostoli, Calamata, Cerigo, Pyräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmé, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt von Konstantinopel jeden zweiten Montag 8½ Uhr früh.

Linie Konstantinopel—Odessa—Nikolajeff. Von Konstantinopel jeden zweiten Samstag 4½ Uhr nachmittags über Burgas und Konstanza, an Odessa Dienstag 5 Uhr früh. Rückfahrt von Odessa jeden zweiten Mittwoch 1 Uhr nachmittags.

Linie Konstantinopel—Braila A. Von Konstantinopel jed. zweiten Freitag 4 Uhr nachm., an Braila Montag abends über Varna, Sulina, Galatz. Rückfahrt von Braila jed. zweiten Montag vorm.

Linie Konstantinopel—Braila B. Von Konstantinopel jeden zweiten Freitag 4 Uhr nachmittags. Ankunft in Braila Dienstag abends über Varna, Konstanza, Sulina, Galatz. Rückfahrt von Braila jeden zweiten Montag vormittags.

Linie Konstantinopel—Batum. Von Konstantinopel jeden Samstag 1 Uhr nachmittags, Ankunft in Batum Donnerstag über Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh. Rückfahrt von Batum jeden Freitag mitternachts.

Indo-chinesischer Dienst:

Triest—Bombay. 19 Fahrten jährlich über Port Said, Suez, Aden, Karachi (nur auf 4 Fahrten berührt) nach Bombay.

Triest—Kalkutta. Jeden Monat am 12. ab Triest über Port Said, Suez, Aden, Karachi, Kolombo, Madras, Rangoon nach Kalkutta.

Triest—Kobe. Jeden Monat am 27. ab Triest über Port Said, Suez, Aden, Bombay, Kolombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama nach Kobe.

Alles Nähere ist aus den Fahrplänen ersichtlich.

Informationen erteilen: **Die Kommerzielle Direktion in Triest, die Generalagentur in Wien, I. Kärntnerring 6,** sowie die übrigen Agenturen der Gesellschaft.

Fahrten ab Triest im Juni 1908:

Nach **Bombay** . . . . . am 3. Juni
„ **Kalkutta** . . . . . „ 12. „
„ **Kobe** . . . . . „ 27. „

Eildampfer nach **Alexandrien** jeden Donnerstag um 11½ Uhr vorm. — Eildampfer nach **Konstantinopel** jeden Dienstag um 2 Uhr nachm. — Wöchentliche Eil- und Postdampfer nach **Dalmatien.** — Regelmäßige Fahrten nach **Brasilien, Syrien, Thessalien.** — Nach **Venedig** jeden Montag, Donnerstag und Samstag um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten 1908 mit dem neuen Vergnügungsdampfer „Thalia".

Die ausführlichen Programme sind in allen Agentien und Reisebureaus erhältlich.

Schlaraffenfahrt nach **Nordafrika, Spanien, Portugal** und **Deutschland** vom **4. Juni bis 1. Juli.**

I. Nordlandreise nach **Schottland, Nordkap, Spitzbergen** und **Norwegen** vom **4. bis 30. Juli.**

II. Nordlandreise nach **Norwegen, Spitzbergen** und dem **Ewigen Eise** vom **3. bis 31. August.**

Reise von **Bremerhaven** nach bekannten **Seebädern, Spanien, Algier** und **Triest** vom **5. September bis 1. Oktober**

u. s. w.

Ohne Haftung für die Regelmäßigkeit des Dienstes bei Kontumazmaßregeln.

Nähere Auskünfte bei der **Kommerziellen Direktion in Triest,** bei der **Generalagentur in Wien, I. Kärntnerring 6,** und bei den übrigen Agenturen.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Digitized by Google

Digitized by Google

Dezember 1908. Nr. 12.

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELSMUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELSMUSEUM IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT: Von Peking nach Charbin und Moskau. — Die Beschau gedörrter Pflaumen in Serbien. — Geschäftsverhältnisse in Acri-Caiffa. — Der Handel Soerabayas (Java). — Der Handel mit Waffen, Munition und Sprengstoffen in Marokko. — Miszellen: Die erste montenegrinische Eisenbahn. — Bergbautätigkeit in Nordalbanien. — Die Ausfuhr griechischer Harzprodukte. — Der Weinbau in Bessarabien. — Ein Versuch der Schätzung des bulgarischen Nationalvermögens. — Die Abnahme der russischen Wollproduktion. — Reformen der indischen Gesetzgebungskörper. — Der Außenhandel von Französisch-Guinea. — Wirtschaftsverhältnisse in Französisch-Hinterindien. — Die belgischen Eisenbahnunternehmungen in China. — Der chinesische Holzölexport. — Chinesische Zündholzfabrikation. — Lava als Mörtel in Japan. — Zollpolitische Förderung des Erzbergbaues in Korea. — Ein belgisch-abessinischer Handelsvertrag. — Ein Parfümerieverbot auf den Cook-Inseln.

VON PEKING NACH CHARBIN UND MOSKAU.

Reisebericht von **Emil S. Fischer**, Chef der Firma Fischer & Comp. in Tientsin.

Die Reisemöglichkeiten von Ostasien nach Europa durch die Mandschurei haben von Ende Juni 1908 an eine bedeutende Verbesserung erfahren, wie mir der leitende Ingenieur der Südmandschurischen Eisenbahn, der Japaner Tanii, mitteilte. Bereits im Februar 1908 waren von den 430 Meilen des neuen Doppelgeleises zwischen Tairen (Dalny) bis Kwangtschentse mehr als 200 Meilen fertiggestellt, und zwar längs der ganzen Strecke südlich von Mukden. Der nördliche Teil der in Händen Japans befindlichen Strecke von Mukden bis Kwangtschentse ist im Laufe des Sommers 1908 gleichfalls fertiggelegt worden. Die südmandschurische Eisenbahn hat die europäische Spurweite von 4 Fuß 8 Zoll und zur Bequemlichkeit für Passagiere erster Klasse wird sie bald über Pullman-Waggons und andere Annehmlichkeiten verfügen.

Die Japaner täuschten sich nicht darüber, daß die Bahn für einen verwöhnten europäischen Reisenden nicht ganz befriedigend funktionierte. Doch schien eine Verbesserung dieser Verhältnisse erst nach Vollendung des Doppelgeleises möglich. Die Europäer bedenken viel zu wenig, daß die Japaner während des Krieges in aller Eile eine schmalspurige Bahn bauen mußten, die mit allen Abzweigungen 530 Meilen beträgt und erst nach Fertigstellung des neuen Geleises verbessert werden kann. Der Präsident der südmandschurischen Bahn, Baron Goto, bemüht sich soviel als möglich um die Beseitigung der erwähnten Schwierigkeiten und stellte vornehmen Persönlichkeiten, welche durch die Mandschurei fuhren, sogar seinen eigenen Spezialwaggon zur Verfügung. Die Waggons entsprechen nur unvollkommen den Anforderungen, die der strenge mandschurische Winter an ihre Heizapparate stellt.

In meinem eigenen Falle hatte ich mich auf meiner Reise von Peking über die kaiserlich nordchinesische Eisenbahn und weiters über die südmandschurische Eisenbahn bis Mukden über nichts zu beklagen, und speziell das Eisenbahnhotel in Schanhaikwan, auf dem halben Wege zwischen Peking und Mukden, entspricht allen Anforderungen der Reisenden. In Mukden selbst könnte die Beleuchtung auf dem Bahnhofe der nordchinesischen Eisenbahn besser sein, da beim bisherigen Stand der Dinge für die nächtlichen Ankömmlinge einige Gefahr vorhanden ist. Im allgemeinen ist es für Passagiere, die aus Nordchina in Mukden abends eintreffen, bequem, die Reise nach Kwangtschentse auf der japanischen Linie mit dem 8^h 25′-Abend-Zug fortzusetzen. Dieser Zug ist eher überheizt als zu kühl; doch das Bahnpersonal vernachlässigt das Schließen der Türen und Fenster beim Aussteigen der Reisenden in einzelnen Stationen, wodurch sich unangenehm große Temperaturunterschiede ergeben. Der Nachtzug, der von Mukden her in Kwangtschentse ankommt, trifft gewöhnlich rechtzeitig morgens ein, um noch den Zug, der den russischen Teil der Bahn von Kwangtschentse nordwärts bis Charbin befährt, zu erreichen. Der frühere Mangel eines Handinhandarbeitens der japanischen und der russischen Eisenbahnverwaltungen auf chinesischem Territorium hat jetzt aufgehört, trotz der Verschiedenartigkeit der zwei Völker und Interessen, die einen Eisenbahnbetrieb auf chinesischem Boden unterhalten.

Der russische Tagzug, der von Kwangtschentse nach Charbin fährt, hat zwar keine Waggons erster Klasse, aber die Bequemlichkeiten der zweiten Klasse reichen vollkommen aus. Die einzige Unannehmlichkeit ist der Widerwille der Russen vor dem Lüften, im Gegensatze zu den luftfreudigen Japanern, so daß die Luft in den Waggons schließlich ganz unerträglich wird, doch soll dies im russischen Schnellzug besser sein.

Bei der Reise von Peking nach Charbin kann der Reisende auf der nordchinesischen Bahnstrecke bis Mukden ganz gut die nötigen Mahlzeiten erlangen. Auf der japanischen Strecke von Mukden bis Kwangtschentse ist wenig erhältlich, während auf der russischen von Kwangtschentse nordwärts auf den Stationen wiederum reich besetzte Büfetts zu finden sind. Die russischen Züge machen in Abständen von einer halben bis zu einer Stunde auf den Stationen Halt. Doch ohne Kenntnis der russischen Sprache ist eine Versorgung mit Hilfe der Stationsbüfetts schwierig. Auch ist bei einer Winterreise auf der ganzen Strecke auf warme Winterkleidung Bedacht zu nehmen. Zwei Tage hievon entfallen auf die Strecke von Peking bis Mukden, sodann eine Nachtfahrt auf der japanischen Linie und eine Tagfahrt auf der russischen bis Charbin. Falls keine unvorhergesehenen Störungen kommen, ist daher Charbin am Abend des dritten Tages nach der Abfahrt von Peking erreichbar.

Die Reisekosten betrugen im Winter 1907/08 und Frühjahr 1908 30 mexikanische Dollars für die chinesische Linie Peking—Mukden erste Klasse, auf der japanischen Linie von Mukden nach Kwangtschentse Yen 9·65 für zweite Klasse, von Kwangtschentse bis Charbin auf der russischen Linie Rubel 6·61 für die zweite Klasse; hiezu kommt noch ein nicht geringer Betrag für Übergewicht des Gepäcks, während für Gepäck, das in den Waggon genommen wird, nichts zu bezahlen ist. Für eine Winterreise sind noch chinesische Samtschuhe, innen mit Pelz oder Filz gefüttert, sehr brauchbar. Eine Pelzdecke sowie ein kleiner Polster und ein kleines Emailwaschbecken sind auch nützlich mitzunehmen; das letztere insbesondere, um von den schmutzigen Waschbecken auf dem Zug keinen Gebrauch machen zu müssen.

Die Fahrt von Charbin nach Moskau kann dreimal wöchentlich angetreten werden und dauert nur wenig über zehn Tage. Die drei Expreßzüge verlassen jeden Montag, Mittwoch und Freitag die russische Station in Charbin um 5 Uhr nachmittags, ungefähr

Digitized by Google

gleichzeitig mit der Ankunft der Züge aus Peking und Wladiwostok. Diese Expreßzüge haben nach amerikanischem Muster nur erste und zweite Klasse sowie Schlafwagen. Die Montag- und Freitagzüge sind die sogenannten russischen Staats-Expreßzüge, während der Mittwochzug Schlafwaggonzug genannt wird. Doch betrifft dieser Unterschied nur den Namen und hat keinen sachlichen Hintergrund. Für zweite Klasse auf einem Staats-Expreßzug von Charbin nach Moskau sind Rubel 169·80 und für erste Klasse Rubel 241·30 zu bezahlen, einschließlich der Gebühr für den Vorverkauf des Billetts etc. An Übergewicht für Gepäck von mehr als 150 lbs. hatte ich auf meiner Reise von Charbin nach Moskau bloß 16 Rubel zu bezahlen. Noch billiger ist der tägliche Postzug von Charbin nach Moskau bei einer Durchschnittsfahrt von 14—17 Tage. Dort kostet die zweite Klasse Rubel 78 50. Auch diese Züge haben eine erste Klasse, aber ohne besondere, die höhere Zahlung rechtfertigende Bequemlichkeiten. Die Eisenbahngesellschaft übernimmt die Versicherung des Gepäcks für einen kleinen Betrag, dessen Aufwendung bei den dort häufigen Diebstählen zu empfehlen ist.

Auf der Großen Sibirischen Eisenbahn (einschließlich der Linie der ostchinesischen Eisenbahn von Charbin bis an die sibirische Grenze) genießt man alle möglichen Bequemlichkeiten, gute Verpflegung in den Speisewaggons und aufmerksame Bedienung in den Expreß- und Schlafwaggonzügen. Auch wer nicht russisch, sondern bloß deutsch oder französisch spricht, wird sich auf den Staatsexpreßzügen gut verständigen können. Für die Schlafwagenzüge genügt auch das Englische zur Not Die Weiterreise von Moskau nach irgend einem europäischen Lande kann mit Leichtigkeit durchgeführt werden, insbesondere von Petersburg aus, das von Moskau mittels einer halbtägigen Eisenbahnfahrt zu erreichen ist. Von Moskau aus kann der Reisende für 60 Rubel zweiter Klasse nach der deutschen oder österreichischen Grenze mit dem Staatsexpreßzuge fahren. Für Schlafwagenzüge ist etwas mehr zu entrichten. Ein Aufenthalt in Moskau zur Besichtigung der dortigen Altertümer, insbesondere des Kreml, ist der Mühe wert, desgleichen ein Besuch von Petersburg, das in der Wintersaison die besten Theater- und Musikaufführungen bietet.

Wenn die Russen nur im geringsten daran denken, nach dem Muster der Schweiz, Italiens etc. und auch mancher ostasiatischer Gebiete den Fremdenverkehr in ihr Land zu ziehen, so sollten sie zu den für das internationale Publikum unleserlichen Stationsnamen in russischer Sprache solche mit lateinischen Lettern hinzufügen, wie es auf den Eisenbahnen Chinas und Japans allgemein üblich ist.

Bei einer Eisenbahnfahrt durch die Mandschurei ist Mukden der Betrachtung wert. Diese Stadt war die Hauptstadt der Mandschus, bevor sie China eroberten, und die Mandschus haben ihre historische Verbindung mit Mukden nie vergessen. Kommt man in Mukden des Abends mit der Eisenbahn an, so erblickt man ganze Reihen japanischer Laternen. Diese gehören zu chinesischen Rikschas, die von Kuli gezogen werden und den Reisenden über die sieben Meilen lange Strecke von der Station zur Stadt Mukden führen. Außerdem findet man den mandschurischen Wagen, wie er auch in Nordchina üblich ist, und eine Droschke, gezogen von feinen russischen Pferden und von russischen Kutschern geführt. Im Frühjahr 1908 waren verschiedene geplante europäische und japanische Hotelbauten noch nicht fertig, und man mußte sich mit den chinesischen Herbergshäusern begnügen, die nur mäßige Bequemlichkeiten bieten, am besten noch das Hai Tien Chun-Hotel beim Westtor von Mukden.

Sobald das von japanischen Kapitalisten errichtete Yamoto-Hotel beim Bahnhofe der japanischen Eisenbahn vollendet sein wird, werden dem Fremden alle üblichen Bequemlichkeiten zur Verfügung stehen. Seit dem Jänner 1908 ist der Bahnhof mit der Stadt durch eine Pferdebahn verbunden, da die Behörden aus abergläubischer Rücksicht auf die Geister der Mandschu-Kaiser eine elektrische Trambahn nicht gestatten wollten. Die Wagen dieser Pferdebahn sind ungemein schmutzig und altmodisch.

Mukden ist zwar Vertragshafen, doch wohnen dort außer Chinesen fast nur Japaner. Dem japanischen Generalkonsul in Mukden unterstehen 6000 Japaner, darunter 3800 Männer und 2200 Frauen. Von den 6000 Japanern wohnen nur ungefähr 2500 in Mukden, der Rest außerhalb der Stadt, während sich in der ganzen Mandschurei ungefähr 20.000 Japaner befinden, hievon noch 4500 in Antung, 3300 in Niutschwang, 1000 in Kwangtschentse und ungefähr ebensoviel in Charbin. Hiezu kommt noch die Eisenbahnwache der Japaner längs der südmandschurischen Eisenbahn gemäß den Bestimmungen des Friedensvertrages von Portsmouth vom Jahre 1905.

Schon die schönen breiten Straßen außerhalb der Stadt sind für chinesische Verhältnisse erstaunlich, und dieses Erstaunen muß noch anwachsen beim Anblicke der gut gepflasterten Straßen, reinlichen Wohnungen, sowohl Geschäfts- als auch Privaträumen, die man innerhalb der Wälle von Mukden antrifft. Der lebhafte Straßenverkehr von Fußgängern, Rikschas, Wagen verschiedener Art bezeugt die geschäftliche Rührigkeit der Stadt. Überdies besitzt sie einen für chinesische Verhältnisse großen, geräumigen und schönen Amtspalast, einen Ziegelbau, wo über 600 Mandarine vor Schreibtischen fremder Bauart eifrig beschäftigt sitzen, so daß sie von der Ankunft eines Besuchers kaum Notiz nehmen. Der im Frühjahre 1908 die Geschäfte leitende Gouverneur Tang bemüht sich mit fester Hand, die schwierigen politischen Fragen zu lösen, die dem chinesischen Reiche durch die besonderen Verhältnisse der mandschurischen Provinzen aufgegeben werden.

Eine der hervorragendsten Sehenswürdigkeiten Mukdens ist der alte, sorgfältig gehütete Palast der Mandschukaiser mit seinen Reichtümern an wunderbaren Kostbarkeiten, wie Schnüre der schönsten und größten Perlen, sodann Ziergewebe, Brokatgewänder mit Gold- und Edelsteineinlagen etc. Doch kann man all dies nur sehen, wenn der Wächter die wohlverschlossenen Holzkisten öffnet, in denen sich diese Kostbarkeiten befinden, im Gegensatze zu den Gebräuchen europäischer Höfe, wo derartiges zur Betrachtung offen liegt. Zur Wiederherstellung und Verschönerung dieses alten Palastes hat der gegenwärtige Gouverneur von Mukden Millionen aufgewendet.

Gegenwärtig zeigt zwar Mukden wenig äußere Zeichen industrieller Tätigkeit, doch wird es in absehbarer Zeit ein großer Fabriksbezirk und Handelsplatz für die Mandschurei werden, freilich in jenem gemächlichen Tempo, in welchem chinesische Entwicklungen vor sich gehen. Bestrebungen nach Verbesserung und Neuorganisierung der altgewohnten Verhältnisse sind in Mukden vielfach zu erblicken. Dies beweist der schon erwähnte Amtspalast, der an Stelle eines kleinen und unbequemen chinesischen Amtsgebäudes errichtet wurde, lebhaftere militärische Tätigkeit, ferner allerlei neue Ideen hinsichtlich lokaler und gemeindlicher Angelegenheiten.

Nur wenige Meilen von Mukden entfernt befinden sich die Gräber des Vaters und Großvaters des ersten Kaisers der Mandschu-Dynastie, Peiling und Tungling. In der Mitte schöner landschaftlicher Szenerien erblickt man dort gefällige Tempelbauten und Kapellen. Durch die waldartigen Anlagen sind Alleen durchgebrochen, an deren Seiten sich allerlei sonderbare Bilder von Löwen, Elefanten, Kamelen und anderen

Digitized by Google

Tieren befinden, die aus großen Steinen hergestellt sind. Von den Hügeln in der Mitte dieser Gräber genießt man eine ungemein lohnende Aussicht.

Bei der Ankunft in Charbin hat man, falls man der russischen Sprache nicht genügend mächtig ist, große Mühe, dem russischen Kutscher verständlich zu machen, daß man in ein besseres Hotel zu gelangen wünscht. Lange Hin- und Herfahrten durch die Stadt sind aber bei der scharfen Winterkälte Charbins alles eher als angenehm. Ich fand schließlich in einem Zentralhotel »Athen« Unterkunft, das von einem Griechen geleitet und von Griechen mit Vorliebe besucht wird, wo aber Leute, die weder russisch noch griechisch verstehen, nicht besonders gut daran sind. In Anbetracht der russischen Verhältnisse ist es ratsam, seine eigenen Leintücher und Decken mitzuführen. Dieses Hotel befindet sich inmitten des »Pristan« genannten Geschäftsviertels. Besser ist das sogenannte »Grand Hotel« im neuen Teil von Charbin beim Bahnhof, wo man mit Englisch, Deutsch, Französisch halbwegs auskommt.

Seit dem Ende des russisch-japanischen Krieges beruht die geschäftliche Bedeutung Charbins fast nur auf der Eisenbahn und dem Dutzend großer Mühlen, die bei Charbin errichtet wurden. Bei der dünnen Bevölkerung und der Armut der beiden nordmandschurischen Provinzen Kirin und Heilungtschiang ist das Einfuhrgeschäft von keiner Bedeutung. Die Eisenbahn von Mandschuria bis Pogranitschnaja beruht auf einer Konzession, welche die russisch-chinesische Bank im Jahre 1895 von der chinesischen Regierung erlangte. Durch diese Bahn glaubte sich Rußland den langen Umweg einer Eisenbahn längs der mandschurisch-sibirischen Grenze nach Wladiwostok sowie die Konkurrenzierung der Amurschiffahrt ersparen zu können. Auch war das Klima der längs der Mandschurei über Tsitsikar und Charbin geführten Linie milder, als im 600 *km* nördlicher gelegenen mandschurisch-sibirischen Grenzgebiete.

Diese sogenannte ostchinesische oder mandschurische Eisenbahn erhielt von der chinesischen Regierung ein Privilegium für 80 Jahre, wonach sie ohne Entschädigung in den Besitz dieser Regierung übergehen sollte, die aber bereits nach 36 Jahren berechtigt ist, die Linie zurückzukaufen. Die ostchinesische Eisenbahn steht unter der Überwachung und Leitung des russischen Finanzministeriums, das auch für das Kapital der Bahn den Gläubigern Zinsengarantie bot. Längs der Linie vom äußersten Westen bis zum äußersten Osten der Mandschurei von insgesamt 1517 *km* befinden sich nur fünf einigermaßen bedeutende Städte, nämlich: Chailar, Tsitsikar, Chulantschön, Ajekul und Charbin. Charbin liegt in der Mitte dieser Eisenbahnlinie, dort, wo die südmandschurische Bahn abzweigt, und zwar zuerst die russische Abteilung, an welche sich von Kwangtschentse an die japanische bis Tairen (Dalny) und Port Arthur anschließt.

Charbin wurde nur für die Bedürfnisse der ostchinesischen oder transmandschurischen Eisenbahn geschaffen. Seine Hotels, Kirchen, Schulen sowie Tausende von geschäftlichen und privaten Bauten wurden in sehr kurzer Zeit fertiggestellt. Die Eisenbahn wies 3500 *ha* Land für Errichtung russischer Industrie- und Geschäftsunternehmungen an, aber dem lebhaften Geschäftstreiben in Charbin während des Russisch-Japanischen Krieges 1904/05 folgte sehr bald ein Verfall. Der Wert des Grund und Bodens ist seither auf ein Drittel gesunken, und selbst zu diesem tiefen Preise ist er schwer anzubringen, weil die russische Eisenbahngesellschaft nicht im stande ist, gesicherte Besitztitel zu gewähren. Die fremden Konsuln anerkennen nicht die von der Gesellschaft gewährten Besitztitel, da sie Charbin als Vertragshafen betrachten, der unter chinesische Gerichtsbarkeit fällt. Besonders energisch tritt in dieser Beziehung die Regierung der Vereinigten Staaten auf.

Die Russen hatten ursprünglich die Idee, in Charbin eine Pachtung zu besitzen, wie das deutsche Kiaotschau oder das englische Weihaiwei. Gegenwärtig herrscht aber dort völlige Unklarheit hinsichtlich der politischen Zugehörigkeit. Es befinden sich dort 10.000 bis 20.000 Russen und wahrscheinlich nicht mehr als 1500 andere Fremde, darunter sieben Achtel Japaner.

Weitere Schwierigkeit bietet die Behördenorganisation in Charbin. Rußland ist dort durch einen Generalgouverneur, Frankreich, die Vereinigten Staaten und Japan durch Konsuln, und Belgien durch einen Vizekonsul vertreten. Die fremden Konsuln wünschen zwar mit den russischen Behörden durch Vermittlung des russischen Generalkonsuls zu verkehren; dieser ist aber ohne Macht und Ansehen, da Charbin der Sitz eines russischen Zivilgouverneurs ist, der gleichzeitig auch als Militärgouverneur funktioniert. Die mächtigste russische Persönlichkeit, die ihre Aufträge direkt vom Zaren erhält, ist aber der Leiter der Eisenbahnverwaltung in Charbin, General Chorward. Dieser bemüht sich zwar, die Schwierigkeiten friedlich zu schlichten, ist aber ein Mann von Kraft und großer Energie. Er erklärte mir in einem längeren Gespräch, daß er vor der Duma den Expreßzugsdienst durch Sibirien und nach der Pazifischen Küste zu rechtfertigen hatte. Dieses Parlament ließ sich zwar von der Rentabilität des genannten Dienstes überzeugen, verlangte aber dennoch zur Sicherheit eine Erhöhung der Fahrpreise, so daß die Passagierraten von Winter 1907/08 und Frühjahr 1908 nicht mehr lange dauern werden.

Bei der geringen geschäftlichen Tätigkeit Charbins lebt die Masse der Bevölkerung sozusagen von der Hand in den Mund und der einzige dort blühende Geschäftszweig ist die Müllerei. Von den zwölf Mühlen Charbins haben die sechs größten einen Trust gebildet, der täglich aus 30.000 Pud Weizen 22.000 bis 23.000 Pud vorzüglichen Mehles herstellt. Der Weizen kommt aus dem oberen Sungarigebiete, das Mehl wird nach dem Westen bis Irkutsk versandt. Die Eisenbahnverwaltung gewährt dem Trust für Versendung seiner Waren bis Wladiwostok einen Frachtsatz von 14 Kopeken pro Pud, während die anderen, nicht zum Trust gehörigen kleineren Mühlen 21, Kaufleute 30, sonstige Fremde 40 Kopeken zu entrichten haben. Hiedurch wird die Konkurrenz des Mehles von der Pazifischen Küste der Vereinigten Staaten und von Australien abgeschnitten. Übrigens sollen die Frachtsätze auf der russischen Bahn von Charbin bis Kwangtschentse höher sein, als die auf den südlich davon befindlichen, von den Japanern betriebenen Strecken und mehr als doppelt so hoch, als die Frachtsätze im europäischen Rußland.

Die 10.000—20.000 Chinesen leben in einem besonderen Teile von Charbin, der von der europäischen Stadt ungefähr $1^1/_2$ Stunden Wagenfahrt entfernt ist. Nicht wenige seiner Einwohner haben während des Eisenbahnbaues und in den Kriegszeiten großes Vermögen erworben, wovon schön gebaute zweistöckige Häuser, elektrische Beleuchtung, gute Straßen etc. Kunde geben.

Andere kleinere chinesische Menschenansammlungen wohnen längs des Sungariflusses. Sie sind dort mit dem Anbau von Roggen und Weizen beschäftigt, der auf Dampfbooten den früher erwähnten Charbiner Mühlen zugeführt wird. In Charbin ist auch der Sitz eines Taotai, des Vertreters der chinesischen Regierung auf diesem Platze. Die Russen haben anfangs 1908 alle ihre längs des Sungariflusses stationierten Truppen zurückgezogen und halten nur mehr eine stärkere Garnison in Charbin selbst sowie die den Be-

Digitized by Google

stimmungen des Friedens von Portsmouth entsprechenden Eisenbahnwachen.

Charbin macht im Frühling einen besseren Eindruck als im Winter. Bereits im Frühjahr 1908 machten sich einige Zeichen einer gewissen Belebung bemerkbar, die für die Zukunft Gutes voraussehen läßt. Seit Beginn des Jahres 1908 besitzt es einen aus 40 Personen zusammengesetzten Gemeinderat für Besorgung der bürgerlichen Verwaltung. An der Spitze dieses Gemeinderates steht E. Berg, der Leiter der größten Charbiner Mühle. Die von diesem Gemeinderate geplanten größeren Werke, wie Wasserversorgung und Kanalisierung, würden Millionen erfordern, die Charbin unter seinen bisherigen Verhältnissen nicht aufbringen kann.

Was die Fahrt auf der großen sibirischen Eisenbahn von Charbin bis ins europäische Rußland anbetrifft, so läßt zwar der gut ausgestattete Schlafwagenzug nur wenig zu wünschen übrig. Der viel billigere sibirische Postzug ist dagegen weit weniger befriedigend, namentlich infolge der zahlreichen Aufenthalte, die er aus nicht ganz klaren Gründen sehr häufig nimmt, wodurch nicht nur die Reise verzögert, sondern auch die Geldersparnis zum nicht geringen Teile aufgezehrt wird. Normalerweise, ohne diese oft recht beträchtlichen Aufenthalte, soll der tägliche Postzug die Strecke Moskau—Wladiwostok in 17 Tagen zurücklegen.

Für Fahrten von China bis Moskau auf der großen sibirischen Bahn ist die Mitnahme eines Kreditbriefes weit vorteilhafter als die Verfügung über ausländische, nicht russische Goldmünzen oder Banknoten. Denn die russischen Bankinstitute machen der Umwechslung allerlei Schwierigkeiten und berechnen hiefür eine ungeheure Provision bis zu 7 Prozent speziell auf den kleineren sibirischen Plätzen.

Der reguläre Russische Staatsschnellzug, der sogenannte »Kaiserliche Expreßzug« ist elegant, reinlich, bequem wie nur irgend ein nordamerikanischer Zug von Pullman-Wagen mit einem Stab von entgegenkommenden, sprachkundigen Beamten. Auch die Küche ist auf diesen Zügen vorzüglich. Der Schlafwagenzug, der wöchentlich einmal die Mandschurei durchzieht, kann kaum mehr Bequemlichkeiten bieten, als dieser zweimal wöchentlich verkehrende Staatsschnellzug auf der dreitägigen Fahrt von Wladiwostok nach Irkutsk. Die auf der Grenzstation Mandschuria vor dem Übertritt nach Sibirien zu besorgenden Förmlichkeiten, Vidierung des Gepäckes, Vorzeigung des Passes, der das Visum eines russischen Konsuls tragen muß, sind nicht sehr beschwerlich und zeitraubend. Besonders wenig belästigt werden europäische Reisende, die durch Rußland und Sibirien nach China fahren wollen.

Das Landschaftsbild ist besonders schön auf der Fahrt durch die Mandschurei, erreicht aber seinen Höhepunkt bei der Fahrt längs des Südendes des Baikalsees mit schneebedeckten Bergen, einem eisumzogenen See bei hellem Sonnenschein und dunklen Nadelwaldungen. Irkutsk ist in dreitägiger Fahrt, beziehungsweise 77 Stunden zu erreichen. In Irkutsk muß man vom transmandschurischen Expreßzug in den transsibirischen übergehen, auf welch letzteren man binnen $7^1/_2$ Tagen Moskau erreicht.

Auch auf dem längeren Reiseabschnitt von Irkutsk bis Moskau wurden den Reisenden in dem Expreßzug die gleiche Aufmerksamkeit und Zuvorkommenheit zu teil wie auf der Strecke Charbin—Irkutsk. Dieser Zug hat Waggons erster und zweiter Klasse, die sich aber in Bequemlichkeit von einander wenig unterscheiden. Ein Fehler der russischen Staatseisenbahnverwaltung liegt darin, daß sie der äußeren Beschaffenheit der Waggons auf der Strecke Irkutsk—Moskau nicht die gleiche Sorgfalt zuwendet, wie auf jener von Charbin nach Irkutsk, was bei Anstrebung eines lohnenden Fremdenverkehres mit verwöhnten Fremden einigermaßen in die Wagschale fällt. Von Irkutsk bis Moskau zeigt die Gegend wenig landschaftlichen Reiz. Wer auf den Stationen mit längeren Aufenthalten den betreffenden Platz besichtigen und in freier Luft Bewegung machen will, möge im Winter für warme Kleidung Sorge tragen, da die Temperatur nicht selten 30° R unter Null erreicht.

Die viertägige Fahrt von Irkutsk bis zum Uralgebirge, beziehungsweise bis zur Trennungsstelle der europäischen und asiatischen Eisenbahnen, Tscheljabinsk, ging ohne Verspätung vor sich. Beim Durchqueren des Urals zeigte es sich, daß die Lokomotiven zur Überwindung der Bergstrecken nicht kräftig genug waren. Die hieraus hervorgehende Verspätung ermöglicht eine genauere Besichtigung der anziehenden Gebirgspanoramen bei Tageslicht. Vom Ural bis Moskau verursachte nur ein schwerer Schneesturm im Wolgagebiete eine Verspätung von einem halben Tage. In Moskau fand ich aus den gleichen Gründen weder unmittelbaren Anschluß nach Petersburg noch nach Warschau.

DIE BESCHAU GEDÖRRTER PFLAUMEN IN SERBIEN.

(Nach einem vom 25. August l. J. datierten Bericht des k. u. k. Konsulats in Belgrad.)

Schon seit längerer Zeit bemüht sich die serbische Regierung und Gesetzgebung durch eine strenge Kontrolle der auf die serbischen Märkte kommenden gedörrten Pflaumen das Vertrauen des Auslandes in diesem wichtigen serbischen Ausfuhrartikel zu heben. Eine neue, vom 31. Juli (a. St.) l. J. datierte Verordnung über die Beschau von gedörrten Pflaumen besagt:

Reglement für die Beschau gedörrter Pflaumen.

Art. 1. Die Beschau der gedörrten Pflaumen auf den Marktplätzen erfolgt durch die bezügliche Kommission im Sinne der Bestimmungen dieses Reglements.

Art. 2. Der Volkswirtschaftsminister wird alljährlich, und zwar bis längstens 10. August, den Ortsverhältnissen angemessen, die Plätze bestimmen, an welchen Kommissionen zur Beschau gedörrter Pflaumen aufgestellt werden und zugleich auch die Anzahl dieser Kommissionen auf den verschiedenen Plätzen festsetzen.

Art. 3. Die Kommissionen zur Beschau gedörrter Pflaumen ernennt der Volkswirtschaftsminister. Diese Kommissionen führen die Kontrolle über die Zu- und Ausfuhr in gedörrten Pflaumen und führen ein Amtssiegel mit der Aufschrift: »Kommission für die Beschau gedörrter Pflaumen in N.«

Art. 4. Eine Kommission für die Beschau gedörrter Pflaumen besteht aus drei Mitgliedern. Zu Kommissionsmitgliedern können jene Personen ernannt werden, welche wenigstens eine niedere volkswirtschaftliche Schule im Lande oder im Auslande absolviert haben.

Art. 5. Die Kommissionsmitglieder werden alljährlich bis längstens 20. August mittelst Dekret vom Volkswirtschaftsminister ernannt. Dieselben müssen sich am 26. August eines jeden Jahres auf den für sie bestimmten Plätzen befinden.

Art. 6. Die betreffenden Gemeinden sind verpflichtet, den Kommissionen die erforderlichen Lokalitäten wie auch einen Diener zur Verfügung zu stellen. Die Polizei- und Gemeindebehörden werden für die Aufrechterhaltung der Ordnung auf dem Marktplatze, insbesondere während der Zeit der Beschau, zu wachen und die erforderliche Anzahl von Gendarmen, beziehungsweise Gemeindedienern beizustellen haben.

Art. 7. Die Kommissionsmitglieder haben vor der kompetenten Gemeindebehörde den Eid abzulegen (§ 259 des zivilgerichtlichen Verfahrens).

Digitized by Google

Art. 8. Die Zufuhr von gedörrten Pflaumen auf die Märkte darf weder vor dem 1. September erfolgen, noch dürfen vor dieser Zeit Käufe und Verkäufe in neuen Pflaumen stattfinden. Die Bezirksvorstände (Vorstand des bezüglichen Quarts) haben gemeinsam mit dem staatlichen Ökonomen die vom Vorjahre übriggebliebenen Pflaumenvorräte in den Magazinen vor dem 1. September zu inventarisieren und dem Volkswirtschaftsminister darüber Bericht zu erstatten. Bei der Ausfuhr dieser Pflaumen ist der Exporteur verpflichtet, über die Menge der zur Ausfuhr bestimmten alten Pflaumen der Platzkommission die Anzeige zu machen, welche dann nach erfolgter Beschau die Exportbewilligung erteilen und zugleich auch ungesäumt darüber dem Volkswirtschaftsministerium Bericht erstatten wird.

Art. 9. Die bezüglichen Gemeindegerichte haben vor Beginn der Zufuhr in gedörrten Pflaumen im Einvernehmen mit der Pflaumenbeschaukommission auf Grund des § 326 des Strafgesetzes eine Kundmachung zu erlassen, in welcher anzuführen sein wird: an welchen Plätzen Märkte für den Kauf und Verkauf von gedörrten Pflaumen bestehen, die Ordnungsvorschriften auf dem Markte, die Kauf- und Verkaufsbestimmungen und die Strafen für die Nichtbefolgung dieser Vorschriften. Dawiderhandelnde sind von den Gemeindebehörden mit einer Strafe von 1 bis 30 Tagen Arrest oder mit 5 bis 150 Dinars zu belegen.

Art. 10. Die Zufuhr der Pflaumen erfolgt in Säcken, Fässern, Kisten und in ähnlichen Behältnissen. Alle diese Behältnisse müssen rein sein. Die Wagen müssen derart verdeckt sein, daß die Ware nicht durchnäßt wird. Auf den mit Pflaumen beladenen Wagen darf nicht zugleich befördert werden: Petroleum, Teer etc. und überhaupt die Qualität des Obstes schädigende Gegenstände. Gegen den Besitzer von Pflaumen, welche den Bedingungen des ersten Absatzes dieses Artikels nicht entsprechen sollten, wird die Gemeindebehörde im Sinne des Art. 9 dieses Reglements und über Klage der Kommission vorgehen.

Art. 11. Die Beschau erfolgt auf dem Wagen. Wenn sich aber die Ware in Säcken oder ähnlichen Behältnissen befindet, so muß sich die Beschau auf mindestens drei Säcke oder sonstige Behältnisse erstrecken.

Art. 12. Unreif getrocknete, ungenügend gedörrte, überdörrte, saure, schimmelige Pflaumen sind von der Kommission als schlechte Ware zu erklären und ist diesbezüglich von ihr zu verfügen, ob sie sortiert werden kann oder vernichtet werden soll.

Art. 13. Findet die Kommission, daß die Pflaumen absichtlich verdorben wurden, d. h. daß sie eingefeuchtet, mit alten schlechten Pflaumen oder gedörrten Frühpflaumen vermischt sind, so sind dieselben als schlechte Ware zu erklären, und die Gemeindebehörde wird in diesen Fällen im Sinne der §§ 319 und 382 des Strafgesetzes vorzugehen haben. Eine derartige Ware verkauft die Kommission für Brennereizwecke zu gunsten der Gemeindekasse, und zwar in der Art, daß mit der Ware im Sinne des Art. 15 dieses Reglements vorgegangen wird.

Art. 14. Die als schlecht erklärten Pflaumen, respektive solche, welche vernichtet werden müssen, sind in ein größeres Gebinde zu geben, mit reinem Wasser zu übergießen, über Nacht (24 Stunden) in diesem Zustande zu belassen und dann am nächsten Tage erst dem Besitzer zurückzuerstatten; die im zweiten Absatz des Art. 14 dieses Reglements angeführten Fälle bilden hievon eine Ausnahme. Falls der Eigentümer den Ablauf obiger Frist nicht abzuwarten geneigt wäre, so wird die Ware unvernichtet zum Verkaufe für Brennereizwecke ausgeboten und der Erlös dafür dem Eigentümer — nach Abzug der Spesen für die Vernichtung — ausgefolgt; der Käufer erhält die Ware aber auch erst nach Ablauf der für die Vernichtung vorgeschriebenen Frist von 24 Stunden.

Art. 15. Die Kommission führt ein Buch über »gute Ware«. Dieses Buch ist nach dem Muster der Bücher für die Gemeindewagen herzustellen (mit blauem Kopierpapier). Die Blättchen des Buches für gute Ware sind durch ein Kommissionsmitglied zu fertigen. Diese Blätter haben die Eigentümer bei sich zu führen, bis nicht die Ware in das Magazin eingelagert ist.

Art. 16. Waren, welche für Plätze ohne Sitz einer Kommission bestimmt sind, sind durch die Kommission der am Wege liegenden Plätze der Beschau zu unterziehen. Waren, welche aus Plätzen stammen, wo keine Kommission existiert, sind von der Kommission in der Ausfuhrstation der Beschau zu unterziehen.

Art. 17. Die Eisenbahnstationen wie auch die Zollämter auf dem Beschauorte werden nur jenen Pflaumensendungen die Ausfuhr gestatten, für welche auf der Deklaration, respektive dem Frachtbriefe von der Beschaukommission die Bestätigung beigefügt wurde, daß sie der Beschau unterzogen und die Qualität als gut befunden wurde.

Art. 18. Der Kommission obliegt: 1. Die Beschau der gedörrten Pflaumen auf den Märkten, Magazinen, Lagerhäusern und auf den Eisenbahn- und Schiffstationen. 2. Darauf zu achten, daß auch nicht die geringste Menge gedörrter Pflaumen unbesichtigt zur Ausfuhr gelangt. 3. Beim Sortieren, Reutern der Pflaumen strenge darauf zu achten, daß weder die Reuter noch der Boden zu stark durchnäßt sind. 4. Dem Ministerium alle 15 Tage darüber Bericht zu erstatten, wie viel Pflaumen der Qualität nach der Beschau unterzogen wurden und wie viel zur Ausfuhr gelangten, wie auch darüber, was ansonsten in ihren Wirkungskreis fällt. 5. Eine Liste über die Produzenten von guten und schlechten gedörrten Pflaumen zu führen und sie sodann dem Volkswirtschaftsministerium zu unterbreiten. 6. An jedem Wochentage, längstens bis 10 Uhr vormittags, dem Ministerium über die Pflaumenpreise am gleichen Tage und die Menge der abgewogenen Pflaumen am vorhergehenden Tage zu telegraphieren. Ein Beispiel für diese Telegramme:

An das Volkswirtschaftsministerium.

A.	50
B.	45
C.	40
D.	30
E.	25
F.	100.000

Erklärung:

A. heißt 70— 75stückige,
B. » 80— 85 »
C. » 100—105 »
D. » 120 »
E. » über 120 »
F. » gestern wurden 100.000 *kg* gewogen.

7. Dem Volkswirtschaftsministerium nach Beendigung der Beschau über die Gesamtgebarung Bericht zu erstatten und auf Grund der gesammelten Erfahrungen Vorschläge zu machen.

Art. 19. Jene Kaufleute, welche durch Sensale ihre Käufe vornehmen lassen, sind verpflichtet, dies der Kommission schriftlich zur Anzeige zu bringen. Der Sensal muß die Vollmacht stets bei sich führen, ansonsten ihm das Recht des Kaufes entzogen wird. Die Käufer von gedörrten Pflaumen oder die Sensale sind verpflichtet, sobald sie das Geschäft abgeschlossen haben, dem Verkäufer auf dem Blatte für gute Ware die Stückzahl in Halbkilogrammen und den Preis zu bestätigen. Dawiderhandelnde sind mit der Strafe von 5—150 Dinars oder 1—30 Tage Arrest zu belegen. (Art. 9 dieses Reglements.)

Art. 20. Findet der Käufer beim Entleeren der Ware, daß dieselbe nicht jener bei der Öffnung des Sackes oder sonstigen Behältnisses gelegentlich der Beschau entspricht, so ist die Kommission davon in Kenntnis zu setzen, welche sodann verpflichtet ist, den wahren Stand der Dinge festzustellen. Wird hiebei konstatiert, daß ein

Digitized by Google

Betrug obwaltet, so wird der Verkäufer der Polizeibehörde zur weiteren Veranlassung ausgeliefert. (§ 382 des Strafgesetzes.)

Art. 21. Auf Plätzen, wo Kommissionen bestehen, kann der Kauf und die Abwage der gedörrten Pflaumen nur auf jenen Plätzen erfolgen, wo die Kommission sich selbst befindet. Der Kauf, Verkauf, das Wägen und die Beschau außerhalb dieser Plätze ist verboten. Die Beschau kann außerhalb dieser Plätze nur dann erfolgen, wenn dies die Kommission in gewissen Fällen als gut erachtet. Dawiderhandelnde sind im Sinne des § 326 des Strafgesetzes zu bestrafen. Den Sensalen wird außerdem das Recht des Kaufes gedörrter Pflaumen für dieses Jahr entzogen.

Art. 22. Auf Märkten mit dem Sitze der Kommissionen sind die Gemeindebehörden verpflichtet, die erforderliche Anzahl von Wagen und Gewichten beizustellen.

Art. 23. Damit die Beschau auch bei schlechtem Wetter ungehindert vor sich gehen kann, sind die Gemeindebehörden verpflichtet, auf beiden Seiten der Wage Schutzdächer zum Durchlassen gefüllter Wagen errichten zu lassen.

Art. 24. Das Volkswirtschaftsministerium wird mittels eigener Experten die Kontrolle über die Kommissionen üben.

Art. 25. Die Kontrollore und Experten bestimmt der Volkswirtschaftsminister je nach Bedarf, und zwar über Vorschlag der Handels- und Verkehrsabteilung und im Einvernehmen mit jener für Landwirtschaft und Veterinärwesen des Volkswirtschaftsministeriums.

Art. 26. Die Pflichten des Kontrollors bestehen: 1. In der Überwachung der Gebarung der Kommissionen und in der Vornahme der erforderlichen Maßnahmen zur Hintanhaltung von Unregelmäßigkeiten; 2 in der Erteilung von Aufklärungen an die Kommissionsmitglieder; 3. in der Einteilung ihrer Arbeit derart, daß sie der Beschau auf dem Platze, in den Magazinen und in den Stationen nach Tunlichkeit beiwohnen.

Art. 27. Die Pflichten der Experten des Ministeriums bestehen in der Revision sowohl der Kommissionen als auch der Kontrollore, wenn sie hiezu vom Ministerium den Auftrag erhalten.

Art. 28. Über die vorgenommene Revision haben die Experten dem Ministerium Bericht zu erstatten.

Art. 29. Jede durch die Kommission oder die Kontrollore begangene Unregelmäßigkeit haben die Experten unverzüglich und mit ihrem Gutachten dem Ministerium zur Anzeige zu bringen.

Art. 30. Jene Kommissionsmitglieder, welche dabei ertappt werden, daß sie entweder in böser Absicht oder aus Eigennutz schlechte Ware als gut erklären oder umgekehrt, werden von den Kontrolloren oder Experten sofort vom Dienste enthoben, und es ist wegen Bestellung eines anderen Mitgliedes an das Ministerium zu berichten. Bis zur Bestellung eines neuen Mitgliedes wird der Experte oder der Kontrollor provisorisch einen Fachmann dafür einstellen und hierüber dem Ministerium gleichfalls berichten.

Art. 31. Falls der Kaufmann-Exporteur sich mit der Schätzung der Kommission nicht zufriedengeben sollte, so steht ihm das Recht zu, innerhalb 24 Stunden vom Volkswirtschaftsministerium — nachdem er vorher für jeden Sack, Kiste, Faß eine Depositgebühr von je Dinars 0·10 an die Polizeibehörde erlegt hat — eine eigene aus drei Mitgliedern bestehende Kommission zu fordern; die Depotgebühr beträgt für ein Magazin, leer oder voll 10 Dinars, in Waggons pro Waggon 10 Dinars, in Schlepps pro Schlepp 20 Dinars. Wenn die Kommission findet, daß die Ware gut sei, so wird die Polizeibehörde über Mitteilung der Kommission die Depotgebühr dem Eigentümer zurückstellen; im entgegengesetzten Falle verfällt sie zu gunsten der Gemeindekasse. Die Spesen für die Aussendung der Kommission trägt der Wareneigentümer. Er hat in dem Ansuchen um Entsendung einer Kommission zugleich zu erklären, daß er für jedes Kommissionsmitglied, ob die Ware nun als gut oder schlecht befunden wird, die Tagesdiäte von 6 Dinars für jeden Reisetag, wie auch die Reisespesen, per Bahn II. Klasse, per Schiff I. Klasse, per Wagen die Kilometrage, pro *km* Dinars 0·50, hin und zurück bezahlen werde. Diese Kommission wird im Falle des Nichtentsprechens der Ware im Beisein der Polizeibehörde ein Protokoll aufnehmen und dasselbe zugleich mit einer Bemusterung zur Beschlußfassung an das Ministerium weiterleiten.

Art. 32. Die Kommissionsmitglieder erhalten an Diäten täglich 5 Dinars, vom Tage ihres Dienstantrittes an gerechnet, und an Reisespesen täglich 5 Dinars, eine Fahrkarte, per Bahn III. Klasse, per Schiff II. Klasse und per Wagen Dinars 0·40 pro *km*.

Art. 33. Die Kontrollore, welche an ihrem Wohnorte die Funktion haben, erhalten ein Honorar von monatlich 60 Dinars. Die Kontrollore in Zabrezs, Schabatz, Kragujevac und Mladenovac erhalten an Honorar und Reisespesen monatlich 100 Dinars.

Art. 34. Die Schriftführer erhalten vom Tage ihres Dienstantrittes an gerechnet ein Honorar von 100 Dinars monatlich und genießen bezüglich der Reisespesen die gleichen Benefizien wie die Kommissionsmitglieder.

Art. 35. Der Diener erhält ein Honorar von 30 Dinars monatlich.

Art. 36. Dieses Reglement tritt mit dem Tage der Unterfertigung desselben durch den Volkswirtschaftsminister in Kraft, außer Kraft hingegen gleichzeitig jenes vom 20. August 1905, $\frac{\text{Nr. 4602}}{\text{Nrm. 7160}}$.

In Vertretung des Volkswirtschaftsministers:
Der Finanzminister:
Dr. M. M. Popovits m. p.

Belgrad, 31. Juli 1908.

GESCHÄFTSVERHÄLTNISSE IN ACRI-CAIFFA.

(Nach einem vom 28. August 1908 datierten Berichte von **Abraham Dück**, k. u. k. Honorar-Vizekonsul in Acri-Caiffa.)

Da es mir unmöglich war, auch nur halbwegs zuverlässige statistische Daten vom Zollamte zu erhalten, so muß ich mich damit begnügen, die Daten, die ich unter der Hand zusammenstellen konnte, zu geben. Der Export Caiffas war im großen und ganzen ziemlich zufriedenstellend, trotzdem die Ernte im Jahre 1907 zu wünschen übrig ließ und namentlich die Sommerfrüchte kaum eine halbe Ernte gaben. Im nachstehenden gebe ich die Exportziffern der hauptsächlichsten Artikel an:

Sesam. Es wurden im Jahre 1907 4960 *t* à 1000 *kg* ausgeführt im Werte von rund 2½ Millionen Francs gegen 4999 *t* und rund 2 Millionen Francs im Jahre 1906. Es wurden verschifft nach: Frankreich 1457 *t*, Belgien 935 *t*, Deutschland 684 *t*, Holland 561 *t*, Ägypten 456 *t*, Österreich 420 *t*, Türkei 201 *t*, Rußland 125 *t*, England 60 *t*. Die Preise waren von Beginn der Saison sehr feste und erreichten noch nie dagewesene Höhen.

Weizen. Der Export betrug im Jahre 1907 rund 6300 *t* für 1,250.000 Francs gegen 7958 *t* für 1,114.000 Francs im Jahre 1906. Die Preise waren durchweg bedeutend höher als in früheren Jahren, so daß der Gewichtsausfall reichlich durch den Mehrwert gedeckt wurde. Zudem verhinderte ein ganz unverständliches Ausfuhrverbot den Export, und es gelang erst am Ende der Saison, das Verbot aufzuheben und so dem Verderb der Ware Einhalt zu tun. Der Hauptexport ging nach Konstantinopel, Smyrna und Beirut, und zwar 4900 *t*, ferner nach Frankreich 384 *t*, Ägypten 633 *t*, Italien 260 *t* und Belgien 160 *t*.

Erbsen. Export im Jahre 1907 2882 *t* Kichererbsen im Werte von 663.000 Francs gegen 1801 *t* und rund 362.000 Francs im Jahre 1906. Die Sendungen gingen hauptsächlich nach Frankreich (2306 *t*), nach England (471 *t*), Italien (75 *t*), Ägypten (25 *t*).

Digitized by Google

Futterbohnen. Gesamtausfuhr im Jahre 1907 926 für *t* 166.000 Francs gegen 1569 *t* für 235.000 Francs im Jahre 1906. Frankreich erhielt 761 *t*, England 125 *t* und Deutschland 36 *t*.

Gerste. Hievon wurden nur 484 *t* für 73.000 Francs gegen 2781 *t* für 306.000 Francs im Jahre 1906 ausgeführt, und zwar ausschließlich nach Ägypten und der Türkei. Dari, Mais: Export im Jahre 1907 390 *t* für 62.000 Francs gegen 1900 *t* für 209.000 Francs im Jahre 1906, und zwar waren England und das Inland die alleinigen Abnehmer.

Süßholz. Hievon gingen 177 *t* nach Ägypten.

Schaffelle. Export im Jahre 1907 16.471 Stück, davon 8000 Sück nach Frankreich, 4200 nach Österreich-Ungarn, 2000 nach Ägypten, 1530 nach Italien.

Linsen. Ausfuhr im Jahre 1907 327 *t* für 75.000 Francs gegen 944 *t* für 283.000 Francs im Jahre 1906. Die Sendung ging nach Frankreich.

Wein. Ausfuhr im Jahre 1907 520 *t*, wovon 350 *t* nach Hamburg und 170 *t* nach Rotterdam.

Die übrigen Exportartikel sind so unbedeutend, daß es sich nicht verlohnt, darüber zu berichten.

Da die Zolladministration jetzt auch Statistiken eingeführt hat, so werden solche wohl bald in Konstantinopel veröffentlicht werden und dann wohl auch zu erhalten sein. Die Zolleinnahmen nehmen auch von Monat zu Monat zu, so daß man auch daraus schließen kann, daß der Import bedeutend zugenommen hat. Die bedeutende Zunahme der Schiffahrt für das Jahr 1907 ist zum Teil auch auf die großen Materialtransporte für die Mekkabahn zurückzuführen. Nach der neuen Linie des Österreichischen Lloyds bleiben die Dampfer nun auf der Ausreise sowohl als auf der Heimreise je einen ganzen Tag auf der Reede von Acri-Caiffa liegen, so daß die bisherigen Beanstandungen wegfallen und die Linie entschieden besser arbeiten wird.

Außer den bestehenden k. k. österreichischen, ottomanischen und französischen Postämtern ist nunmehr auch ein russisches Postamt in Acri-Caiffa eröffnet worden. Es ist und bleibt jedoch das k. k. Postamt, welches durch seine bessere Einrichtung und Bedienung, trotz mangelhafter Lokale, beinahe den ganzen Postverkehr an sich zieht, recht prompt arbeitet und somit dem Publikum die besten Dienste leistet.

Sowohl die Deutsche Palästina-Bank als auch die Imperial-Ottoman-Bank haben auch im Jahre 1907 gut gearbeitet und zufriedenstellende Resultate erreicht. Wechsel- und Geldkurse richten sich in Acri-Caiffa noch immer nach den Beiruter Kursen.

Im Jahre 1907 ist nur eine Zahlungseinstellung vorgekommen, und zwar eine unter amerikanischem Namen tätige Firma. Die Liquidation erfolgte außergerichtlich.

Der Bau der Mekkabahn schritt rüstig fort, und die Linie ist nunmehr bis Medina beendigt, so daß nun genügend rollendes Material zur Verfügung steht und der Handel nunmehr von dieser Linie Nutzen ziehen kann. Der Verkehr fängt schon an, sich zu heben, und wird einen ganz bedeutenden Aufschwung nehmen, so daß es den Handelsreisenden immer mehr zu empfehlen sein wird, auch diesen Platz zu besuchen und eventuell dann per Bahn nach Damaskus zu reisen.

DER HANDEL SOERABAYAS (JAVA).

(Nach einem von Ende August laufenden Jahres datierten Berichte des k. u. k. Konsulates in Soerabaya.)

Erst in der zweiten Hälfte des Mai des Jahres 1908 trat eine merkbare Besserung für den Importhandel Soerabayas ein. Diese Besserung war hauptsächlich durch den größeren Umsatz gekennzeichnet, der besonders in Manufakturwaren erzielt wurde; doch ließen die Verkaufspreise sehr viel zu wünschen übrig. Im allgemeinen kann gesagt werden, daß die Erwartungen, die gehegt wurden, nicht in Erfüllung gegangen sind, und daß die Lage des Importhandels keine beneidenswerte war.

In vielen Artikeln war das Geschäft gründlich verdorben, und es werden Monate vorbeigehen müssen, ehe ein halbwegs erträglicher Zustand wieder eintritt. Die gute Nachfrage, die während des Jahres 1907 herrschte, hat viele chinesische Händler veranlaßt, den Importeuren größere Bestellungen zu geben. Da der Markt im ersten Semester des Jahres 1908 ein flauer wurde, die Nachfrage aus dem Inlande fast ganz nachgelassen hat, wollten die Händler die Ware nicht abnehmen und ließen selbe in den Magazinen der Importeure liegen. Mittlerweile wuchsen in Soerabaya die Vorräte enorm an, und es war keine Überschätzung, wenn man dieselben für Anfang Juli laufenden Jahres in erster Hand auf über 6 Millionen holländische Gulden bezifferte, was bei der geringen Anzahl von Importhäusern ein enorm hoher Betrag ist.

Der schlechte Geschäftsgang hatte eine Reihe von Insolvenzen zur Folge; unter diesen befanden sich auch die drei vornehmsten Händler in Porzellan- und Steingutwaren sowie in Lampen und Emailgeschirr. Die unmittelbare Folge davon war, daß die Preise für all diese Artikel derart zurückgegangen sind, daß die Importeure froh waren, wenn sie die ankommenden Güter ohne Verlust an den Mann bringen konnten.

Durch die ungünstigen Marktverhältnisse, die während des ersten Semesters laufenden Jahres auch in Samarang und Batavia herrschten, gelangte ein beträchtlicher Teil der für die dortigen Plätze bestimmten Artikel in Soerabaya zur Realisierung, wodurch die ohnehin niedrigen Preise noch mehr gedrückt wurden. Ein weiterer Faktor, der nicht ohne ungünstige Rückwirkung auf die Verhältnisse in Soerabaya blieb, bestand darin, daß Europa fast ununterbrochen niedrigere Notierungen meldete, so daß die chinesischen Händler in ihren Einkäufen sehr zurückhaltend waren.

Die Einfuhr von ausländischem Reis zeigte gegen das erste Halbjahr 1907 eine ganz bedeutende Zunahme, sie betrug rund 468.000 Sack und repräsentierte einen Wert von 2,500.000 holl. fl. Für Java als Ackerbau treibendes Land ist dies ein bedeutender Entgang und gleichfalls von Nachteil für den Importeur. Wie sich auch die ferneren Verhältnisse gestalten mögen, konnte schon Ende August gesagt werden, daß es dem Importhandel nicht möglich sein wird, auch nur annähernd das zu erreichen, was im Jahre 1907 erzielt wurde; 1908 kann nicht mehr gut werden.

Der Schiffsverkehr bewegte sich in normalen Grenzen; die meisten Dampfer fuhren unter englischer Flagge, dann kam die niederländische und die deutsche. Bloß ein österreichischer Dampfer besuchte die Reede von Soerabaya, um Zucker zu laden. Die österreichische Flagge ist in Soerabaya ein seltener Gast. In den Wechselkursen kamen im ersten Halbjahre 1908 keine nennenswerten Veränderungen vor. Der Zinsfuß der Banken blieb unverändert. Die Javasche Bank notierte $5^1/_2$ Prozent für Papier bis zu 90 Tagen und 6 Prozent für solches von 90—150 Tagen. Die anderen Banken waren $^1/_2$ Prozent billiger als die Javasche Bank, die englischen Banken beteiligten sich nur wenig oder gar nicht an dem Eskomptgeschäfte.

Wie bereits erwähnt wurde, hat infolge der ungünstigen Verhältnisse eine Reihe von Fallimenten stattgefunden. Bei denselben war der Importhandel mit ca. 1 Million holländischer Gulden beteiligt, und als Durchschnittsquote bei den Ausgleichen dürften 40 Prozent anzunehmen sein. Ein typischer Fall (woraus zu ersehen ist, welche Vorsicht der Geschäftsverkehr mit chinesischen Händlern erheischt) einer im Monate Juni stattgehabten Zahlungseinstellung mit darauf gefolgtem Falliment verdient nicht unerwähnt zu bleiben. Ein Händler in Steingut, Porzellan, Glas und Eisenwaren, der gleichzeitig auch unter einem anderen Firmanamen ein lukratives Exportgeschäft betrieb, trat Mitte Juni

Digitized by Google

d. J. 1908 an die europäischen Kreditoren seines Importgeschäftes heran und ersuchte, einen außergerichtlichen, 100prozentigen, in 24 Monaten abzuzahlenden Ausgleich zu schließen. Der chinesische Händler, der als vermögend galt und es wahrscheinlich auch ist, gab als Motiv seines Ersuchens den schlechten Geschäftsgang an.

Seine Gläubiger hatten nichts dagegen, ihm Fazilitäten zu gewähren; doch wollten sie den Termin auf längstens ein Jahr gestellt sehen. Während aber der Prokurist des chinesischen Händlers mit den europäischen Kreditoren unterhandelte, hatte der Chef sein Exportgeschäft an einen anderen Chinesen verkauft und dem größten Gläubiger seines Exportgeschäftes (einem Chinesen) zur Deckung seiner Forderung außer einer Barsumme mehr als die Hälfte seines Importlagers (auf 100.000 fl. geschätzt) übergeben. Als eine der Importfirmen ein inzwischen verfallenes Akzept protestieren und auf alle Vorräte Beschlag legen ließ, erklärte sich der Chinese fallit. Seine Transaktionen wurden bekannt, und der Gerichtshof in Soerabaya fand sich veranlaßt, einen Befehl zur Inhaftierung des Chinesen auszufertigen. Schon eine Woche nach seiner Falliterklärung befand er sich infolge verschiedener, seine Flucht erschwerender zufälliger Umstände bereits in Gewahrsam.

Sollten die Gläubiger nicht in einer entsprechenden Weise befriedigt werden, dann wird der Staatsanwalt eine Klage wegen betrügerischer Krida erheben. Der Käufer des Warenlagers hat den Kauf rückgängig gemacht und die Barsumme sowie die Waren dem Masseverwalter übergeben. Hätten die Gläubiger den Vorschlag des Chinesen angenommen, dann wären die von diesem vorgenommenen Verkäufe nach einem Zeitraume von 40 Tagen rechtskräftig geworden; er hätte Zeit gehabt, Soerabaya mit einer größeren Geldsumme zu verlassen, und sein Vertreter würde nach zwei Monaten aufs neue die Zahlungen eingestellt haben. Die Aktiven des Importgeschäftes betrugen aber tatsächlich 40.000 fl. mehr als die Schulden an seine europäischen Gläubiger.

Die »Handelsvereeniging Amsterdam«, die vor einigen Jahren nahezu von sämtlichen chinesischen Händlern Soerabayas boykottiert wurde, ist aufs neue, diesmal in Samarang in den Bann getan worden.

Konnte man im ersten Halbjahr 1907 eine Reihe von Artikeln namhaft machen, für welche sich lebhafte Nachfrage geltend machte, so war dies Jänner bis August 1908 nicht der Fall. Für keinen einzigen der wichtigeren Artikel bestand eine nennenswerte Nachfrage; man könnte eher behaupten, daß das Gegenteil der Fall ist.

DER HANDEL MIT WAFFEN, MUNITION UND SPRENGSTOFFEN IN MAROKKO.

Nach einer Mitteilung der seinerzeit in Rabat residierenden Regierung Marokkos (Sultan Abdul Aziz, der inzwischen abdankte) an das diplomatische Korps sollten die auf Grund des Artikels 18 der Algeciras-Akte im Einvernehmen mit dem diplomatischen Korps in Tanger erlassenen Vorschriften über den Handel mit Jagd- und Luxuswaffen u. s. w. und über die Einfuhr von Sprengstoffen am 1. August 1908 in Kraft treten. Die Vorschriften lauten im Auszuge:

Vorschriften für den Handel mit nicht gezogenen Jagd- und Luxuswaffen und deren Munition.

Art. I. Die scherifische Regierung behält sich das Recht vor, im ganzen Reichsgebiet eine oder mehrere Verkaufsstellen für nicht gezogene Schußwaffen marokkanischen Ursprungs selbst zu eröffnen oder ihre Untertanen dazu zu ermächtigen.

Artikel II. Jede Signatarmacht der Algeciras-Akte hat nur für einen einzigen ihrer Staatsangehörigen Anspruch auf eine Verkaufsstelle in Tanger für Jagd- und Luxuswaffen ausländischen Ursprungs. Die Namen der fremden Bewerber müssen der scherifischen Regierung innerhalb eines Zeitraumes von sechs Monaten nach Inkrafttreten der gegenwärtigen Vorschriften mitgeteilt werden. Alsbald nach Empfang dieser Mitteilung wird der Machsen die erforderliche Genehmigung erteilen.

Artikel III. Jeder Bewerber um eine Verkaufsstelle muß die Staatsangehörigkeit derjenigen Macht besitzen, die ihn anmeldet. Ausgeschlossen von der Bewerbung sind die in der Madrider Konvention aufgeführten Schutzgenossen.

Artikel IV. Jeder Bewerber hat bei der Staatsbank von Marokko eine Sicherheit von 1000 Duros machsani Gold entweder bar oder in Anleihepapieren der Signatarmächte der Algeciras-Akte zu hinterlegen. Er hat den Befähigungsnachweis über seine Kenntnisse in waffentechnischen Fragen zu liefern oder sich zum mindesten zu verpflichten, einen Angestellten zu halten, der solche Kenntnisse besitzt. Der Bewerber hat sich schriftlich zur Befolgung der Bestimmungen der gegenwärtigen Vorschriften insbesondere auch hinsichtlich der Geldstrafen zu verpflichten.

Artikel V. Die Erlaubnis zur Eröffnung der Waffenverkaufsstelle wird auf schriftlichen Antrag des Bewerbers, und zwar einem Fremden nur dann erteilt, wenn die für ihn zuständige Gesandtschaft den Antrag befürwortet. Mit diesem befürwortenden Gutachten muß ein von der Gesandtschaft unter gleichem Datum wie der Antrag ausgestelltes Leumundszeugnis eingereicht werden.

Artikel VI. Die Erlaubnis wird auf drei Jahre erteilt, nach deren Ablauf sie für weitere drei Jahre erneuert werden kann und so fort, sofern der Händler während dieses Zeitraums weder eine der in Kapitel II der Algeciras-Akte vorgesehenen Strafen erlitten hat, noch eine zeitweilige Entziehung der Verkaufserlaubnis auf Grund der gegenwärtigen Vorschriften über ihn verhängt worden ist; es sei denn, daß der gegenwärtige Artikel nach Ablauf der dreijährigen Frist abgeändert wird. Bei jeder Erneuerung der Erlaubnis ist auch das Leumundszeugnis für den Händler zu erneuern.

Artikel VII. Die Erlaubnis gilt ausschließlich für die Person des Händlers. Stirbt er, so geht sie auf seine Erben nur dann über, wenn sie die Bedingungen der gegenwärtigen Vorschriften erfüllen.

Artikel VIII. Der Händler muß in Tanger seinen Wohnsitz haben und selbst den Handel betreiben, für den er unbedingt haftbar ist. Er hat einen öffentlichen Laden aufzutun, der lediglich zum Verkaufe der im Artikel XVI aufgezählten Waffen und Munition sowie von Sportartikeln dienen darf.

Artikel IX. Die Jagd- und Luxuswaffen mit glatten Läufen sowie deren Munition werden auf schriftlichen Antrag des Händlers zugelassen. Der Antrag, dem ein Ursprungszeugnis für Waffen und Munition beizufügen ist, muß von der Gesandtschaft des Heimatlandes des Händlers vidiert und das Visum von dem Vertreter Seiner scherifischen Majestät gegengezeichnet werden. Die Zollbehörde hat jede Feuerwaffe mit einer besonderen Plombe zu versehen, die erst im Augenblicke der Aushändigung der Waffe an den Käufer entfernt werden darf.

Artikel X. Die Zollabfertigung der Kisten und Packstücke mit Waffen und Munition erfolgt auf Vorlage: 1. des vorstehend erwähnten schriftlichen und vidierten Antrags, 2. des Ursprungszeugnisses, 3. des Konnossaments mit Angabe der Anzahl und des Gewichts der Packstücke, der Anzahl und Art der Waffen und Munition, die sie enthalten, sowie der Nummern der Waffen. Die Urkunde muß von einem Mitgliede des gemäß Artikel 97 der Algeciras-Akte eingerichteten ständigen Zollausschusses unter Beihilfe der Umanas vidiert sein. Diese Beamten haben auf der Rückseite die vorher abgefertigten Mengen nacheinander aufzuführen. Das Visum soll verweigert werden, sobald die Bestellung vollständig ausgeführt ist.

Artikel XI. Der Händler muß das Ursprungszeugnis bis zum Verkauf aller zu einer Sendung gehörigen Waffen und Munition aufbewahren.

Artikel XIII. Falls der Käufer keinen Waffenschein vorzeigt, ist es dem Händler untersagt, ihm eine Waffe zu verkaufen. Dieser Schein muß von dem Vertreter des Sultans unterzeichnet sein, falls der Käufer Marokkaner ist. Ist er Ausländer, so muß der Schein die Unterschrift der für ihn zuständigen Gesandtschaft tragen. Der Schein ist vom Vertreter des Sultans gegenzuzeichnen. Die hiefür zu entrichtende jährliche Gebühr beträgt 2 Duros machsani Gold. Jede Gesandtschaft teilt monatlich dem Vertreter des Sultans die Liste der ausgehändigten Waffenscheine mit. In der Liste muß zugleich vermerkt werden, aus welchem Grunde Personen die Ermächtigung erhalten haben, mehr als einmal eine Waffe derselben Gattung zu kaufen. Die Ermächtigung kann sich niemals auf mehr als drei Waffen der gleichen Gattung erstrecken; für Pistolen und Revolver ist sie auf die Anschaffung einer einzigen Waffe beschränkt u. s. w.

Artikel XVI. Jeder Händler darf höchstens folgende Mengen haben: 50 Stück Jagd- oder Luxusgewehre; 50 Stück Salonpistolen oder Karabiner; 50 Stück Pistolen zum Scheibenschießen (nicht für Kriegszwecke); 30 Stück nicht gezogene Revolver (nicht für Kriegszwecke) und zwar jährlich. Der Verkauf von blanken Waffen ist beschränkt auf Jagd-, Luxus- und Fechtwaffen. Jeder Händler soll das Recht haben, jährlich höchstens 100.000 Patronen für die oben erwähnten Feuerwaffen einzuführen.

Artikel XVII. Die scherifische Regierung wird die Genehmigung zu einer neuen Sendung von Waffen erteilen, wenn der Händler buchmäßig nachweisen kann, daß die Hälfte der

Digitized by Google

Waffen, die er am Lager hat, verkauft sind. Es soll immer nur die Zollabfertigung einer Anzahl von Waffen genehmigt werden in der Höhe des Unterschiedes zwischen der höchsten Anzahl, die erlaubt ist, und der Anzahl von Waffen, die am Lager bleibt.

Artikel XVIII. Die im Kapitel II der Algeciras-Akte vorgesehene zeitweilige Entziehung der Verkaufserlaubnis kann verfügt werden: 1. Wenn Marokko sich mit einem anderen Lande im Kriegszustande befindet; 2. im Falle ernster Unruhen in dem betreffenden Gebiete. In diesem Falle erfolgt die Entziehung durch eine im Einvernehmen mit dem diplomatischen Korps erlassene scherifische Verordnung.

Artikel XIX. Strafen sind über die Händler von den zuständigen Gerichten zu verhängen: 1. wenn die Führung des Verkaufsverzeichnisses gegen die Vorschriften verstößt; 2. wenn der Händler eine Waffe, Munition oder die zu ihrer Herstellung nötigen Materialien auf Lager hat oder verkauft, ohne sich über deren Ursprung ausweisen zu können; 3. wenn der Händler eine Waffe an einen Käufer verkauft, der nicht im Besitze eines Waffenscheines ist. Je nach der Schwere des Falles sind folgende Strafen zu verhängen: 1. Verwarnung; 2. Geldstrafe von 5—100 Duros machsani Gold; 3. zeitweilige Entziehung der Verkaufserlaubnis für einen Zeitraum von 15 Tagen bis zu 3 Monaten. Der Ertrag der Geldstrafen wird gemäß Artikel 28 der Algeciras-Akte verteilt.

Artikel XX. Die Verkaufserlaubnis wird endgültig entzogen: 1. wenn der Händler zweimal mit zeitweiliger Entziehung der Verkaufserlaubnis vorbestraft ist; 2. wenn der Händler eine Leibesstrafe erlitten hat; 3. wenn der Händler sich der in dem Artikel 19, 20, 21, 22 und 23 der Algeciras-Akte aufgeführten Vergehen des Schmuggels schuldig gemacht hat, unbeschadet der durch die genannte Akte festgesetzten Strafen.

. . . . . .

Artikel XXII. Jeder, der auf öffentlicher Straße mit einer Jagd- oder Luxuswaffe angetroffen wird und keinen Waffenschein besitzt, hat eine Strafverfolgung durch die zuständige Gerichtsbehörde zu gewärtigen, die ihn nach den Strafgesetzen seines Heimatlandes aburteilen wird. Auf die Mitglieder des diplomatischen Korps und ihre Begleiter findet diese Bestimmung keine Anwendung.

Übergangsbestimmungen.

Die gegenwärtigen Besitzer von Jagd- und Luxuswaffen, die im Lande ihren Wohnsitz haben, sind gehalten, sich innerhalb einer Frist von 6 Monaten nach Inkrafttreten der gegenwärtigen Vorschriften einen Waffenschein zu beschaffen.

Allgemeine Bestimmungen.

Die vorstehenden Vorschriften treten an dem Tage in Kraft, an dem ihre Genehmigung durch Seine scherifische Majestät dem diplomatischen Korps amtlich mitgeteilt wird. Nach Ablauf von drei Jahren kann das Reglement auf Antrag des Machsen oder der Mehrheit des diplomatischen Korps einer Revision unterzogen werden. Diese erfolgt im Wege gegenseitigen Einvernehmens. u. s. w.

Vorschriften für die Einfuhr der zum Gebrauch in der Industrie und bei öffentlichen Arbeiten bestimmten Sprengstoffe.

Artikel 1. Gewerbetreibende und Unternehmer, die Sprengstoffe für gewerbliche Zwecke oder zur Ausführung öffentlicher Arbeiten einführen wollen, haben ein Gesuch an die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten zu richten. Die Verwaltung erteilt den erbetenen Erlaubnisschein nach vorheriger Anhörung des Ingenieurs der Spezialkasse für öffentliche Arbeiten.

Artikel 2. Ist der Antragsteller ein Eingeborener, so hat er das Gesuch durch Vermittlung des Vertreters Seiner scherifischen Majestät einzureichen; ist er Ausländer, so hat er den Antrag durch Vermittlung der zuständigen Gesandtschaft zu stellen. Auf dem Erlaubnisschein ist Menge und Herkunft der Spengstoffe anzugeben, sowie ihre beabsichtigte Verwendung und die hiefür in Aussicht genommene Örtlichkeit.

Artikel 3. Es ist Sache der Verwaltung, zu bestimmen, welche Art und Menge der Sprengstoffe jedesmal erforderlich sind, um die in einem Gesuche angegebene Arbeit auszuführen. Diese Bestimmung soll derart getroffen werden, daß die Verwendung der Sprengstoffe möglichst beschränkt wird.

Artikel 4. Jedes Schiff oder Fahrzeug, das Sprengstoffe an Bord hat, wird von dem Hafenkapitän die Weisung erhalten, an seinem Vordermast eine schwarze Flagge zu hissen und an dem von dem genannten Beamten besonders bezeichneten Platze Anker zu werfen. Kein Fahrzeug darf, sei es zur Ergänzung seines Kohlenvorrates, sei es zur Löschung seiner Ladung, ohne schriftliche Genehmigung des Hafenkapitäns bei ihm anlegen.

Artikel 5. Die Sprengstoffe dürfen nur in Zollbarkassen und unter Aufsicht der Zollbeamten gelöscht werden, die zu diesem Zwecke von dem Einführer gemäß einem von dem ständigen Zollausschusse festgesetzten Tarif zu bezahlen sind.

Artikel 6. Die Zollabfertigung der Sprengstoffe erfolgt auf Vorlage des von der Verwaltung der öffentlichen Arbeiten ausgestellten Erlaubnisscheines.

Artikel 7. Das Zollamt führt ein Register mit ausführlichen Angaben über den Eingang jeder Sprengstoffsendung, deren Herkunft, den Namen und Wohnort des Empfängers (bescheinigt von dem Machsen oder der zuständigen Gesandtschaft), die Menge und den Wert sowie die Angabe, zu welchem Gebrauche die Sprengstoffe bestimmt sind. Die Erklärung ist von dem Beteiligten zu unterzeichnen. Das Register kann auf Wunsch von jedermann eingesehen werden.

Artikel 8. Der Einführer muß die für ihn angekommenen Sprengstoffe sofort entfernen und sich den Förmlichkeiten unterwerfen, welche ihm die Behörden bezüglich der Verladung, des Weges und der Zeit der Beförderung etwa vorschreiben möchten. Die Reise ist ohne Aufenthalt in den Städten bis zu dem Orte fortzusetzen, der vom Machsen zur Niederlage der Sprengstoffe bestimmt ist, oder bis zu dem Orte, wo die Sprengstoffe verwendet werden sollen. Auf Verlangen der Behörden muß dem Zuge ein Reiter mit einer schwarzen Fahne vorangehen. Die Beförderungskosten hat der Einführer zu tragen. Die nämlichen Vorschriften sollen auf die Beförderung von Sprengstoffen von dem Orte der Niederlage bis zu dem Orte, wo sie verwendet werden sollen, angewendet werden.

Artikel 9. Für den Fall, daß die Sprengstoffe von dem Einführer nicht sofort entfernt werden, soll sie das Zollamt nach dem von dem Machsen zur Niederlage für Sprengstoffe bestimmten Orte befördern lassen. Die Kosten für Beförderung und Lagerung an diesem Orte hat der Einführer zu tragen.

Artikel 10. Dynamit und andere ähnliche Sprengstoffe dürfen nur in Patronen mit Papier- oder Pergamentüberzug transportiert werden, ohne Zündschnur und jede andere zu ihrer Entzündung dienende Vorkehrung. Die Patronen müssen zunächst in eine vollständig wasserdichte, aus Holzpappe, Zink oder Kautschuk bestehende Hülle eingepackt werden ohne steife Zwischenwände. Die Lücken sind mit Holzsägespänen vollständig auszufüllen. Das Ganze ist in einem Kasten oder Fäßchen aus Holz zu verpacken, das ausschließlich von Holzreifen oder Holzbolzen zusammengehalten und mit nicht metallischen Handgriffen versehen ist. Jeder Kasten oder jedes Fäßchen darf ein Reingewicht von nicht mehr als 10 *kg* haben. Auf den Verpackungen sollen auf allen Seiten in sehr leserlichen Buchstaben die Worte stehen: »Dynamite-Matière Explosive«. Jede Patrone ist mit der gleichen Aufschrift zu versehen.

Artikel 11. Die Lagerstelle für Sprengstoffe darf nur ein durch die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten zu bestimmendes Höchstmaß von diesen Stoffen aufnehmen. Hat die Verwaltung sich zu einem Gesuch um Einfuhr von Sprengstoffen zu äußern, so muß sie dafür sorgen, daß dieses Höchstmaß nicht überschritten wird.

Artikel 12. Sprengstoffe, die unter Verletzung der gegenwärtigen Vorschriften eingeführt werden, unterliegen den Strafbestimmungen der Artikel 19 ff. der Generalakte von Algeciras über die Einfuhr verbotener Waren.

Artikel 13. Erachtet die Regierung aus Gründen der öffentlichen Sicherheit es für notwendig, die Einfuhr von Sprengstoffen endgültig oder zeitweise zu verbieten, so sollen diese Verbote oder Einschränkungen durch eine scherifische, im Einvernehmen mit dem diplomatischen Korps erlassene Verordnung ausgesprochen werden.

Artikel 14. Die gegenwärtigen Vorschriften treten an dem Tage in Kraft, an dem ihre Genehmigung durch Seine scherifische Majestät dem diplomatischen Korps mitgeteilt worden ist. Nach Ablauf von fünf Jahren können die Vorschriften auf Ersuchen des Machsen oder der Mehrheit des diplomatischen Korps revidiert werden. Diese Revision erfolgt im Wege gegenseitigen Einvernehmens.

MISZELLEN.

Die erste montenegrinische Eisenbahn. Montenegro übergab am 1. Dezember 1908 seine erste Eisenbahn, von Antivari nach dem See von Skutari, dem Betriebe. Vor zwei Jahren hat eine italienische Gesellschaft, mit dem Sitz in Venedig, den Bau begonnen und nunmehr beendet. Die Ausführung bot wegen der geringen Festigkeit des längs der Strecke durchwegs aus Lehm und Tonerde aufgebauten Gebirges große Schwierigkeiten. Die Tunnels mußten vollständig ausgemauert werden. Der Haupttunnel von Sutorman ist 1300 *m* lang. Die Linie, welche eine Spurweite von 0·75 *m* und Kurven mit Radien von nur 30 *m* hat, beginnt bei Pristan am Golf von Antivari und endigt bei Vir am See von Skutari. Ihr höchster Punkt liegt 660 *m* über dem Meere, die Steigung beträgt durchschnittlich 40 pro Tausend. Ihre ganze Länge beträgt 18 *km*, und die Kosten belaufen sich auf 60 Millionen Kronen. Die Fahrzeit für die ganze Strecke wird ein e

Digitized by Google

Stunde betragen. Der Personenverkehr soll mit Automotorwagen besorgt werden, während für den Güterverkehr die gewöhnlichen Dampflokomotiven vorgesehen sind. Jeder Güterzug kann 35 *t* ohne die Lokomotive befördern. Die Gesellschaft rechnet auf einen Güterverkehr von 80 *t* täglich, welcher genügen würde, die Betriebskosten zu decken, so daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr für die Verzinsung des Aktienkapitals übrigbleiben würden.

Bergbautätigkeit in Nordalbanien. Infolge der Bemühungen des bekannten Skutariner Kaufmannes Luigi Jakovic und des Geschäftsmannes Nikola Berovic haben sich zwei deutsche Kapitalisten gefunden, welche sich für die Exploitierung von Minen im Vilajet Skutari interessieren. Es sind dies ein gewisser J. F. Gérard, ursprünglich deutscher Reichsangehöriger, ansässig in London und jetzt angeblich britischer Staatsangehöriger, und ein Herr Schütz aus Breslau. Die beiden, welche die Absicht haben, ihrerseits wiederum ein größeres Kapitalistenkonsortium zu bilden, haben mit Jakovic und Berovic einen Vertrag abgeschlossen, wonach jedem der beiden Teile 50 Prozent des eventuellen zukünftigen Reingewinnes zuzufallen hätten. In Begleitung der Genannten befanden sich Dr. Fritz Frech, Direktor des geologischen Institutes in Breslau, und Professor Dr. Adolf Wilhelm der Universität Wien. Mit dem Erstgenannten besuchten sie unter Führung Jakovic' und Berovic' verschiedene Fundstellen von Mineralien im Vilajete, wie z. B. das Kupfervorkommen von Nazreku und den Gebirgszug von Rseni in Kthela, der reich kohlenhältig sein soll. Professor Frech soll sich über die untersuchten Fundstellen günstig ausgesprochen haben. Die Genannten werden zuerst ein Gesuch um Bewilligung zur Vornahme von Recherchen im Sinne des III. Kapitels des Minenreglements vom 26. März 1906 bei der kompetenten Stelle einbringen. (Bericht des k. u. k. Generalkonsulats in Skutari.)

Die Ausfuhr griechischer Harzprodukte. Die Ausfuhr von griechischen Harzprodukten steigt von Jahr zu Jahr. Die maßgebenden nordamerikanischen Preise waren außerordentlich hoch, so daß die etwas weniger geschätzte griechische Produktion sehr gesucht war. Dadurch entstand die Gelegenheit, in den letzten Jahren viele Waldungen neu anzuschlagen, neue Fabriken zu gründen und die schon bestehenden wesentlich zu verbessern. Griechisches Terpentinöl ist jetzt im Gegensatz zu früher von guter Qualität. Auch in der Fabrikation von Harz ist es gelungen, durch Einführung der Destillation durch Dampf bedeutende Fortschritte zu machen.

Einen sich in hohem Grade fühlbar machenden Schaden erlitten alle diese Artikel durch die amerikanische Krise, durch welche die Preise um etwa 40—50 Prozent sanken. Die Folge war, daß unter schweren Verlusten der Fabrikanten die Produktion in den ersten Monaten des Jahres 1908 fast ganz aufgehört hat. Hiedurch sind ganze griechische Bezirke, welche fast ausschließlich von der Harzgewinnung zu leben sich gewöhnt haben, aufs nachhaltigste geschädigt worden. Für den Winter 1908/09 ist große Not zu befürchten, da sich Händler und Fabrikanten im Jahre 1908 weigerten, die sonst gebräuchlichen Vorschüsse, von welchen die Bevölkerung bis zum Beginn der neuen Ernte lebt, zu gewähren.

Der Weinbau in Bessarabien. Nach einem Berichte des k. u. k. Generalkonsulates in Odessa von Mitte Oktober des Jahres 1908 war zu dem genannten Zeitpunkte in Südbessarabien die Traubenernte fast ganz beendigt. Für den neuen Wein fanden sich nur wenig Käufer, obwohl nur 1 Rubel für den Eimer verlangt wurde. Die Trauben wurden zu 80—90 Kop. pro Pud abgegeben. Diese bringt man leichter an den Mann als den Wein, da die Israeliten dieselben massenhaft aufkauften, und zwar teils für den lokalen Gebrauch, teils um daraus zur Ausfuhr »Koscherwein«, der gut bezahlt wird, zu bereiten. Wie jedes Jahr, so wurden auch heuer in Bessarabien ziemlich viel amerikanische Reben angepflanzt. Die Resultate waren zwar befriedigend, doch kommt die Erneuerung der Weingärten sehr teuer zu stehen.

Ein Versuch der Schätzung des bulgarischen Nationalvermögens. Der gewesene Finanzminister Herr Iv. Evst. Geschow publiziert in der letzten Nummer der »Periodischen Zeitschrift des bulgarischen wissenschaftlichen Vereines« unter dem Titel »Ein Versuch, den Reichtum Bulgariens abzuschätzen«, einen interessanten Artikel, dem die »Bulgar. Handelsztg.« folgende Rekapitulation entnimmt:

	Millionen Francs
Bauten, welche Gebäudesteuer zahlen	950·—
Bauten, welche diese Steuer nicht zahlen:	
1. Staatsimmobilien	42·—
2. Nationale Schulen	27·—
3. Kirchen, Moscheen und Synagogen	43·—
4. Bauten des Riloklosters	1·—
5. Die Gebäude der Zentralen und der Filialen der Bulgarischen Nationalbank und der Landwirtschaftlichen Bank	2·5
6. Speicher, Magazine etc. der Landwirte	68·—
7. Fabriken	36·—
Im ganzen	1169·5
oder zirka	1170·—
Minen, Steinbrüche und Mineralquellen	50·—
Boden: Wiesen, Weiden, Weinberge, Gärten, Reisfelder, Rosenfelder etc.	2140·—
Im ganzen Wert	3360·—

Die Abnahme der russischen Wollproduktion. Die Produktion von Wolle in Südrußland hat, nach einem deutschen Konsularberichte, weiter abgenommen. Die Verteuerung des Grund und Bodens läßt es bereits seit längerer Zeit vorteilhafter erscheinen, das Land zu bebauen, als es für Schafe als Weideland zu verwenden. Vor 60 Jahren, als die russische Schafzucht im Erblühen und das Land in Südrußland zu Spottpreisen zu haben war, rechnete man auf jedes Schaf ungefähr 1 Dessjatine. Mit der Zeit begrenzte man das Weideland enger, so daß vor etwa zehn Jahren auf 1 Dessjatine vier Schafe kamen. Mit dem Fallen der Wollpreise und dem Steigen der Bodenpreise und der Erhöhung der Hirtenlöhne erwies es sich natürlich als viel vorteilhafter und sicherer, das Land zum Bebauen zu verpachten, anstatt es als Weideland für Schafe zu benutzen. Die Schafzucht nimmt daher trotz der Versuche des Landwirtschaftsministeriums, sie zu fördern, im europäischen Rußland immer mehr ab, während sie in Sibirien im Zunehmen begriffen ist. Da Rußland seinen Bedarf an Wolle für die Wollindustrie, welche jährlich im Steigen begriffen ist, nicht mehr zu decken vermag, so ist auch die Einfuhr von Wolle, besonders aus Australien, gestiegen und betrug im Jahre 1891 600.000, im Jahre 1906 1,800.000 Pud. Die Ausfuhr von Wolle aus dem Odessaer Hafen hat nicht abgenommen. Sie betrug im Jahre 1905 91.000, im Jahre 1906 101.000 und im Jahre 1907 147.000 Pud.

Reformen der indischen Gesetzgebungskörper. In der Sitzung des britischen Oberhauses vom 16. Dezember 1908 gab der Staatssekretär für Indien, Viscount Morley, über die Lage in Indien und über die in der indischen Verwaltung in Aussicht genommenen Reformen längere Erklärungen ab, wobei er sagte, daß nach Ansicht namhafter Persönlichkeiten der indischen Regierung die Lage der britischen Herrschaft so gesund und wohlgefestigt sei, wie sie es noch nie gewesen. Der Staatssekretär rechtfertigte die jüngsten gesetzgeberischen Maßnahmen, die sich gegen die Ausschreitungen von Verschwörern richteten, und wies auf die Notwendigkeit hin, diese zu unterdrücken. Es wäre ein Zeichen von Schwäche, wollte man die Politik der Reformen wegen der Bomben und Mörderklubs aufgeben. Leute, die sonst die beste Gesinnung hätten, würden, wenn die Reformpolitik nachließe, zu radikalen und unversöhnlichen Gegnern werden. Sowohl er, der Staatssekretär, als auch die Regierung Indiens seien deshalb niemals in ihrem Ent-

Digitized by Google

schlusse, bei der Politik der Reformen zu beharren, wankend geworden.

Staatssekretär Morley verbreitete sich sodann über die beabsichtigten Reformen und erklärte, daß er nicht den Ehrgeiz habe, in Indien das parlamentarische System einzuführen. Die Reformen beständen in der Schaffung eines neben dem Ernennungssystem bestehenden Wahlsystems zur Bestimmung der Mitglieder der provinziellen Legislativräte, in der Verstärkung der Räte der Hauptprovinzen sowie in der Erweiterung ihrer Befugnisse. Ferner werde beabsichtigt, die jetzige Zusammensetzung der Provinzialräte, deren Mehrheit durchwegs aus Beamten bestehe, abzuändern und dem Exekutivrat des Vizekönigs einen Eingeborenen beizugeben, sobald eine Stelle frei werde. Morley deutete an, daß er die zur Einführung dieser Reformen notwendigen Gesetzesvorlagen im Jahre 1909 einzubringen gedenke. Zum Schlusse sagte er: Die Erhaltung der britischen Autorität in Indien würde wirksamer sein, wenn England die Unterstützung der Inder selbst hätte. England besitzt militärische und materielle Stärke genug, aber es bedarf, um das indische Volk zu leiten, noch der moralischen Stärke.

Der Außenhandel von Französisch-Guinea. Nach den kürzlich publizierten Daten über den Handel der französischen Besitzungen in Guinea im Jahre 1907 ist derselbe gegen das Jahr 1906 um 926.181 Francs auf 32,333.961 Francs zurückgegangen. Dieser Rückgang fällt der Einfuhr zur Last, welche bei 15,989.746 Francs einen Verlust von 1,133.521 Francs erlitt, während die Ausfuhr von 16.344.215 Francs einen Gewinn von 207.340 Francs ergab.

Die Verminderung der Einfuhr ist dem starken Preisfall des Kautschuks im Laufe des Jahres 1907 zuzuschreiben, welcher der bedeutendste Exportartikel dieser Kolonie ist und zwar haben hauptsächlich Textilwaren, die den wichtigsten Artikel in der Einfuhr bilden, gelitten; deren Import ist um 1,400.000 Francs auf 6,600.000 Francs zurückgegangen. Weitere Rückgänge, die aber ganz belanglos sind, haben bei Parfümerien, Seife, Glasperlen und Steinen und bei Messerwaren stattgefunden. Nennenswerte Zunahmen in der Einfuhr ergaben Reis, Tabak, Maschinen und Holz, die den durch die Mindereinfuhr von Textilwaren hervorgerufenen Ausfall decken.

In der Ausfuhr ist die Abnahme bei Kautschuk sehr bedeutend und beträgt nicht weniger als 2,080.000 Francs, einer Menge von 231.000 *kg* gleichkommend. Conakry-Kautschuk, welches die geschätzteste Sorte nach Parakautschuk ist, folgte dem Preisrückgang dieser Provenienz und ist von Francs 10·65 pro *kg* im Dezember 1906 auf Francs 9·60 im April und, nach mehrfachen Variationen, auf Francs 6·50 im Dezember 1907 gefallen. Hingegen ist die Zunahme bei nebensächlicheren Exportartikeln allgemein; es scheint, daß diese von der verringerten Geschäftstätigkeit in Kautschuk Nutzen gezogen haben. So z. B. beträgt die Zunahme in Rindern 267.400 Francs (23 Prozent), jene in Häuten 196.000 Francs (45 Prozent), in Palmkörnern 152.000 Francs (26 Prozent) und in Arachiden 83.000 Francs (mehr als verdreifacht)

Die kleine Preiskrise des Kautschuks genügte somit, um bei anderen, bisher mehr oder weniger vernachlässigten Produkten des Landes einen gesteigerten Verkehr herbeizuführen. Daraus geht hervor, daß der hohe Preis des Kautschuks die Einheimischen von der Kultur und Produktion anderer weniger vorteilhafte und größere Arbeit bedingender Produkte abgelenkt hatte. Man hofft, daß die Kultur von Ölsaaten, welche früher eine große Einnahmsquelle für Guinea gebildet hat, dann jene von Reis und der Zwergpalme einen erhöhten Aufschwung nehmen wird. (Septemberbericht der österreichisch-ungarischen Handelskammer in Paris.)

Wirtschaftsverhältnisse in Französisch-Hinterindien. Das Jahr 1907, welches für Französisch-Cochinchina infolge der außergewöhnlich reichen Reisernte in kommerzieller Hinsicht das beste war, welches je verzeichnet wurde, charakterisierte sich auch für Tonking als äußerst günstig. Die Reisausfuhr erreichte 152.000 *t*, in merklicher Zunahme gegen den Durchschnitt der früheren Jahre, welche insbesondere durch günstige Witterungsverhältnisse und auch durch künstliche Bewässerung des Bodens gefördert wurde. Die Erfolge der seit einiger Zeit begonnenen Arbeiten für diese Bewässerung machen sich nach und nach geltend und werden mit dem Vorschreiten der Arbeiten noch besser zum Ausdrucke gelangen.

Neben dem Reis beginnt die Kultur von Mais, die dort früher nicht betrieben wurde, sich einzubürgern, dessen Export im Jahre 1907 jenen des Vorjahres um $2^1/_2$ Millionen Francs überstieg. Am markantesten war jedoch im Jahre 1907 die industrielle Entwicklung. Die Zahl der Fabriken, wie Baumwoll-, Seidenspinnereien, Zement-, Seifen-, Ziegel-, Tabak-, Streichholzfabriken, Brennereien betrug 85; sie beschäftigten mehr als 15.000 Arbeiter und absorbierten bei 42 Millionen Francs. Auch die Minenindustrie zeigt einen Fortschritt; es wird nicht allein Kohle, sondern auch Zinn und Zink gewonnen.

Die belgischen Eisenbahnunternehmungen in China. Die chinesische Regierung hat den Vertrag von 1898 mit der belgisch-französischen »Studiengesellschaft für Eisenbahnen in China« gekündigt. Ein englisch-französisches Syndikat wird China die Kapitalien liefern, die zum Rückkauf der Eisenbahn Peking—Hankau nötig sind. Die Bahn hat eine Länge von 1200 *km*, was ungefähr der Entfernung von Paris nach Budapest entspricht. Sie ist vornehmlich das Werk des leitenden belgischen Ingenieurs Jadot. Auch mit diesem Riesenunternehmen ist der Unternehmungsgeist Königs Leopold II. verknüpft. Des Königs Riesenplan ging noch weiter. Die Eisenbahn sollte von Hankau südlich bis nach Kanton gehen, so daß auf diese Weise ein gewaltiger Schienenstrang das Reich der Mitte durchschneide. Hier waren es die Amerikaner, die den belgischen Einfluß zurückdrängten. Nach dem Frieden von Portsmouth hat übrigens China sofort von der Gesellschaft »American China Development« die bewilligte Konzession für die Strecke Hankau—Kanton zurückgekauft in der Absicht, den Bau selbst auszuführen.

Die unter belgischer Leitung entstandene Strecke Peking—Hankau ist ein technisches Meisterwerk, das sich an einzelnen Stellen, wie zum Beispiel an der Brücke des Gelben Flusses, zu Konstruktionen von gewaltiger Kühnheit steigert. Belgien hat aus den Materiallieferungen einen nicht unbedeutenden Vorteil gezogen. Der von den Chinesen unternommene Bau dagegen ist in den drei Jahren, die seit dem Ankauf verstrichen sind, kaum vorwärts gerückt; doch wurde kürzlich mit dem Weiterbau der von den Amerikanern bereits fertiggestellten populären Linie, von Wongska nach Kaotang, mit 25 *km*, der Anfang gemacht. Angeblich will der Vizekönig der beiden Hu, Tchang-Tche-Tong, selbständige Eisenbahnwerkstätten in Hankau anlegen, um China in dieser Hinsicht unabhängig zu machen. Nach den Erfahrungen, die man mit der chinesischen Betriebsamkeit beim Eisenbahnbau gemacht hat, ist es nicht sehr wahrscheinlich, daß der Vizekönig beider Hu seinen Plan wirklich ausführen wird. Im Oktober des Jahres 1908 haben sich die belgischen Teilnehmer an der Studiengesellschaft für Eisenbahnen in China getrennt. Die Belgier gedenken für sich allein wieder an neue Eisenbahnbauten in China heranzutreten.

Der chinesische Holzölexport. Nach Holzöl (Woodoil) war fast das ganze Jahr 1907 hindurch auf dem Shanghaier Markte eine gute Nachfrage. Da dieser Artikel für den einheimischen Verbrauch sehr begehrt ist, bedurfte es eines um etwa 25 Prozent gefallenen Silberkurses, um die Aufträge von Europa, die fast durchweg

Digitized by Google

sehr niedrige Preise boten, mit den Shanghaier Forderungen in Einklang zu bringen. Die Schwierigkeit des Geschäfts liegt nach wie vor in der Gefahr des Leckens der Fässer und in der Abneigung der Versicherungsgesellschaften, das Risiko zu übernehmen. Eine hohe Versicherungsprämie verteuert aber den Artikel zu sehr. Es wurden insgesamt verschifft im Jahre 1906 242.184 Pikuls im Werte von 2,143.331 Haikwan Taels und im Jahre 1907 174.911 Pikuls für 1,471.007 Haikwan Taels. Eine Ausfuhr anderer Pflanzenöle wurde im Jahre 1907 durch die Verhältnisse in Europa ausgeschlossen.

Chinesische Zündholzfabrikation. Die in Szetschuan bestehenden neun Zündholzfabriken, nämlich sechs einheimische in Tschungking, Luchow, Kuang-an, Tschengtu, sowie zwei mit japanischem und eine mit deutschem Kapital betriebene, haben sich, nach einem deutschen Konsularbericht, zu einer Art von Ring zusammengeschlossen und das Vorrecht von der Provinzialregierung erhalten, daß weitere Fabriken im Innern der Provinz nicht errichtet werden dürfen. Sie haben als Maximum ihrer Gesamtfabrikation 30.000 Kisten zu je 7200 Schachteln festgesetzt und sich verpflichtet, den gleichen festen Preis von 16 Taels pro Kiste zu fordern. Der Preis der Schachtel zu 100 Hölzern stellt sich demnach auf 3 Käsch. Die Fabrikationsmethode ist übrigens primitiver Handbetrieb; da dieser sich gut rentiert und außerdem einer großen Zahl von armen Leuten Beschäftigung gibt, wird an einen Übergang zum maschinellen Betriebe nicht gedacht. Von Rohstoffen für diese Fabrikation wurde im Jahre 1907 in Tschungking eingeführt für 13.745 Haikwan Taels; hievon entfällt die Hälfte (6127 Haikwan Taels) auf Großbritannien, der Rest wohl auf Japan.

Lava als Mörtel in Japan. Eine bei Karatsu auf Kiushiu gefundene Lavaart liefert, nach einem deutschen Konsularberichte, mit Zement oder mit Lehm oder mit bei dem vermischt, einen wirksamen und dauerhaften Mörtel, der sich besonders bei Unterwasserbauten gut bewähren soll. Da die Lava mit wenig Unkosten gewonnen und gemahlen werden kann, so ist das Mischprodukt erheblich billiger als Zement oder Lehm und scheint sich einer steigenden Beliebtheit zu erfreuen. Zur Ausbeutung der Lagerstätten des Produktes haben sich mehrere Gesellschaften gebildet, von denen die Japanische Lavaasche-Aktiengesellschaft (Nippon Kazambai Kabushiki Kaisha) in Osaka die bedeutendste ist, einflußreiche, kapitalkräftige Aktionäre hat und die anderen Gesellschaften aufzukaufen beabsichtigt.

Die Gesellschaft, deren eingezahltes Kapital 1 Million Yen beträgt, gewinnt aus ihren Gruben bei Karatsu monatlich 7800 *t* Lavaasche und verkauft sie zum Preise von 0·65—0·75 Yen für einen Sack von 75 *l* Inhalt. Als Abnehmer werden u. a. Marine-, Armee- und Eisenbahnbehörden genannt. Der Artikel geht vielfach nach Formosa, Korea sowie Nordchina und soll neuerdings versuchsweise nach dem weiteren Ausland exportiert werden. Es wird behauptet, daß er dem deutschen Traß und dem italienischen Puzzolano ähnlich sei.

Zollpolitische Förderung des Erzbergbaues in Korea. Ein am 19. August 1908 veröffentlichtes koreanisches Gesetz vom 13. August 1908 enthält folgende Bestimmungen: Werkzeuge und Maschinen, Sprengstoffe und Chemikalien, die zur Aufschließung von Goldbergwerken (einschließlich der Goldfelder), Silber- und Kupferbergwerken erforderlich sind, bleiben bei der Einfuhr vom Zolle befreit, während bei der Ausfuhr Kupfer, Gold-, Silber- und Kupfererze Zollfreiheit genießen. Die Zollfreiheit bleibt aber auf solche Einfuhr- und Ausfuhrsendungen beschränkt, die auf Rechnung eines Konzessionsinhabers erfolgen und wird erst bei der Zollabfertigung zu dessen Gunsten ausgesprochen.

Ist jedoch der Konzessionsinhaber im Besitz einer dahingehenden besonderen, für eine bestimmte Zeit ausgestellten Genehmigung, so kann die Zollfreiheit nach Maßgabe des Wortlautes dieser Genehmigung ohneweiters eintreten. Sollten die Werkzeuge und Maschinen sowie die Sprengstoffe und Chemikalien der Verwendung, wozu sie nach vorstehendem Absatze bestimmt waren, später entzogen werden, so sind die auf ihnen ruhenden Zollgefälle sofort nachzuerheben. Dieses Gesetz ist mit dem Tage seiner Bekanntmachung in Kraft getreten.

Ein belgisch-abessinischer Handelsvertrag. Der zwischen den beiden genannten Ländern abgeschlossene Handelsvertrag vom 6. September 1906 lautet nach dem »Moniteur Belge« vom 13. und 14 Juli 1908: »Seine Majestät Leopold II., König der Belgier, und Seine Majestät Menelik II., König der Könige von Äthiopien, von dem Wunsche geleitet, die Handelsbeziehungen zwischen Belgien und Äthiopien zu regeln und zu entwickeln, haben, und zwar Seine Majestät der König der Belgier, vertreten durch seinen Bevollmächtigten u. s. w., dessen Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden worden sind, und Seine Majestät Menelik II., im eigenen Namen als König der Könige von Äthiopien handelnd, folgendes vereinbart:

Artikel 1. Die Angehörigen und die Erzeugnisse jedes der beiden Länder sollen in dem anderen hinsichtlich der Niederlassung, des Handels und des Zolles wechselseitig dieselbe Behandlung und dieselben Vorteile genießen, die den Angehörigen und den Erzeugnissen der meistbegünstigten Nation jetzt zugestanden sind oder in Zukunft zugestanden werden sollten.

Artikel 2. Der gegenwärtige Vertrag soll zehn Jahre in Geltung bleiben, die zu laufen beginnen zwei Monate nach dem Tage, an dem seine Genehmigung durch Seine Majestät den König der Belgier Seiner Majestät dem König der Könige von Äthiopien mitgeteilt worden ist. Wenn keiner der beiden vertragschließenden Teile ein Jahr vor Ablauf der genannten Frist von zehn Jahren seine Absicht ankündigt, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, so soll dieser in Geltung bleiben bis zum Ablauf eines Jahres von dem Tage ab, wo der eine oder der andere der vertragschließenden Teile ihn kündigt.

Zu Urkund dessen ist der gegenwärtige Vertrag einerseits im Namen Seiner Majestät des Königs der Belgier durch seinen vorgenannten Bevollmächtigten und anderseits durch Seine Majestät den Kaiser Menelik II. in seinem eigenen Namen als König der Könige von Äthiopien in zwei gleichlautenden Ausfertigungen in französischer und amharischer Sprache abgefaßt worden.

So geschehen zu Adis Abeba den 2. Pagoumien 1898 (entsprechend dem 6. September 1906).«

Die Genehmigung des vorstehenden Vertrages durch den belgischen König ist dem Negus von Abessinien am 25. Juni 1908 mitgeteilt worden.

Ein Parfümerieverbot auf den Cook-Inseln. Nach einem Berichte des k. u. k. Konsulats in Auckland wurde von der neuseeländischen Regierung am 17. Dezember 1907 ein Verbot erlassen, Parfümerien und Riechwässer nach den Cook-Inseln (zwischen der Samoagruppe und Tahiti, näher zur letzteren Inselgruppe) zu bringen. Die Eingeborenen der zu Neuseeland gehörigen Cook-Inseln suchten nämlich das für diese Inselgruppe bestehende Verbot des Verkaufs von Spirituosen dadurch zu umgehen, daß sie Parfümerien und Riechwässer wegen des darin enthaltenen Alkohols in größeren Mengen zu verbrauchen begannen. Die Einfuhr dieser Artikel ist nunmehr auf den Cook-Inseln nur unter besonderen schwierigen Bedingungen möglich.

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: DR. EMIL LOEW. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE WIEN, V.

Digitized by Google

Digitized by Google

DAS K. K. ÖSTERR.

HANDELSMUSEUM

in

WIEN, IX. BERGGASSE 16

ein dem k. k. Handelsministerium unterstehendes Exportförderungsinstitut, stellt im Interesse der Förderung des österreichischen Exporthandels den österreichischen, am Export interessierten Firmen seinen ausgebreiteten **kommerziellen Informationsdienst** zur Verfügung.

Im Rahmen desselben werden **Bezugsquellen und Absatzgelegenheiten** für österreichische Produkte namhaft gemacht, über die **Absatzfähigkeit** einzelner Artikel auf einzelnen auswärtigen Plätzen, die Marktlage, Usancen, Aufmachung etc. Detailinformationen gegeben, Warenmuster beschafft, **Agentur-, Kommissions- und sonstige direkte Exportverbindungen** nachgewiesen, über Vertrauens- und Kreditwürdigkeit auswärtiger Firmen Informationen gegeben, über **Lieferungsausschreibungen** und ähnliche konkrete Absatzgelegenheiten Mitteilungen gemacht, über **Handelsbewegung und Statistik,** Musterschutz- und Patentgesetzgebung, technische Fortschritte, **Verkehrs- und Tarifwesen,** ausländische Rechtsverfolgung und Gesetzgebung und sonstige kommerziell wichtige Aufschlüsse erteilt, fallweise **Übersetzungen fremdsprachiger Korrespondenzen** besorgt u. s. w.

Dieser Informationsdienst steht österreichischen Firmen unentgeltlich zur Verfügung.

Eine vollständige Sammlung der **Zolltarife** aller Länder und der zugehörigen Quellen ermöglicht eine rasche und zuverlässige **Auskunftserteilung über alle Details der Zollgesetzgebung aller Staaten.** Alle gebräuchlichen **Telegraphen-Codes** sowie **Adreßbücher** über alle Staaten liegen im kommerziellen Bureau zur Benützung auf.

Durch sein sich ausbreitendes Netz von **Exposituren** in Konstantinopel, Smyrna, Salonichi, Skutari, Bagdad, Trapezunt, Podgorizza, Beirut, Kairo, Alexandrien, Täbris, in Bosnien und der Hercegowina, Moskau, Odessa, Bombay und Hongkong und seine zahlreichen **Korrespondenzstellen** in den meisten Staaten ist das k. k. österr. Handelsmuseum in Fühlung mit den kommerziellen Kreisen der betreffenden Gebiete und vermag unmittelbar für die Entwicklung von Exportbeziehungen tätig zu sein sowie in konkreten Fällen im Interesse des heimischen Absatzes und seiner Abwicklung einzuschreiten.

Das k. k. österr. Handelsmuseum gibt in seiner **Wochenschrift**

„DAS HANDELSMUSEUM"

eine Revue über alle für den internationalen Handel wichtigen Ereignisse, wirtschaftliche Gesetzgebung und Verwaltung, die Bewegung in Industrie und Handel sowie deren Organisation, technische Neuerungen, allgemeine Absatzgelegenheiten etc. etc. Als Gratisbeilage dieser Wochenschrift werden die

Monats- und Quartalsberichte der k. u. k. Konsularämter

in systematischer Verarbeitung fortlaufend publiziert, so daß für jede Warengruppe gesondert die Berichte der k. u. k. Konsularbehörden verfolgt werden können. Als weitere Gratisbeilage werden die

Jahresberichte der k. u. k. Konsularämter

in selbständigen Heften veröffentlicht.

Die wirtschaftliche Entwicklung der überseeischen Staaten, insbesondere des Orients, findet eine besondere Behandlung in der vom k. k. österr. Handelsmuseum gleichfalls herausgegebenen

„Österreichischen Monatsschrift für den Orient".

Außerdem werden in zwangloser Folge

„KOMMERZIELLE BERICHTE"

herausgegeben, die in monographischer Darstellung wichtige und umfassendere Themen und Materien von kommerziellem Interesse behandeln.

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: DR. EMIL LOEW. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Harvard College Library
3 2044 105 222 491

Digitized by Google